TYGODNIK • 18.09.1977 CENA 3 ZŁ

38
1367

SKRZYDLATA POLSKA

KALICKA I SZNEJDER WYGRAŁY XIX LOT IM. ŻWIRKI

Rozegrany w sierpniu w Krakowie XIX Lot Południowo-Zachodniej Polski imienia Franciszka Żwirki zakończył się zdecydowanym zwycięstwem załogi Aeroklubu Krakowskiego w składzie: pil. **Alina Kalicka** – nawig. **Mirosława Sznejder** – 3 602 pkt. Drugie miejsce zajęła również załoga krakowska: **M. Wajda** i **M. Przepiórka** – 3 394 pkt. Na trzecim miejscu znalazła się załoga Aeroklubu Bielsko-Bialskiego: **A. Bylok** i **A. Śmielkiewicz** – 2 705 pkt. Czwarte miejsce zajęła załoga krakowska: **T. Banaś** i **M. Szafraniec**.

MONTAŻ SŁUPÓW LINII ENERGETYCZNEJ PRZY POMOCY ŚMIGŁOWCA „INSTALU"

Załoga śmigłowca Mi-6A z przedsiębiorstwa „Instal" w Nasielsku dokonała w pobliżu miejscowości Jeleśnia koło Żywca kolejnej skomplikowanej napowietrznej operacji montażowej. W ciągu kilku dni, stosując po raz pierwszy bardzo trudną technikę pionowego transportu, zamontowano 12 słupów linii energetycznej wysokiego napięcia.

Cała operacja przebiegała sprawnie. Wykonanie takiego zadania metodą tradycyjną kosztowałoby kilkanaście razy drożej i trwałoby niewspółmiernie dłużej.

BARBARA PRINKE SZYBOWCOWĄ MISTRZYNIĄ POLSKI

Na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach zakończyły się I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet, rozegrane tam w dniach 17–31 sierpnia br. na szybowcach typu „Pirat". Startowało 25 zawodniczek z 13 aeroklubów. W poszczególnych konkurencjach zwyciężyły: I – trójkąt 183 km – **Irena Kostka** (Gdańsk); II – docel – powrót 216 km – **Agnieszka Dunowska** (Warszawa); III – trójkąt 200 km – **Urszula Bocheńska** (Białystok); IV – trójkąt 318 km zamieniony na przelot odległościowy po wyznaczonej trasie – **Agnieszka Dunowska** (Warszawa) i V – docel – powrót 116 km – **Barbara Prinke** (Bydgoszcz).

Wyniki końcowe: **1. Barbara Prinke** (Bydgoszcz) – 4 580 pkt; **2. Maria Popiołek** (Kraków) – 4 528 pkt; **3. Maria Srokowska** (Warszawa) – 4 519 pkt; **4. Agnieszka Dunowska** (Warszawa) – 4 370 pkt; **5. Hanna Badura** (Bielsko-Biała) – 4 273 pkt; **6. Halina Rynkiewicz** (Warszawa) – 4 124 pkt; **7. Bożena Demczenko** (Wrocław) – 4 100 pkt; **8. Irena Kostka** (Gdańsk) – 3 821 pkt; **9. Lucyna Krzywonos** (Warszawa) – 3 756 pkt; **10. Maksymiliana Paszyc** (Wrocław) – 3 706 pkt.

Rys. W. Fuglewicz

EDWARD GIEREK

udekorował Sztandar WSK „PZL-Rzeszów" Orderem Sztandaru Pracy I klasy

I Sekretarz KC PZPR Edward Gierek przebywał 2 września br. u rzeszowskich metalowców, rolników i pracowników przemysłu spożywczego, zapoznając się z wynikami ich pracy w realizacji uchwał VI i VII Zjazdu partii.

Serdecznie witany I Sekretarz KC PZPR wziął udział w uroczystym wiecu załogi Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL" w Rzeszowie z udziałem ponad 10 tys. rzeszy pracowników zakładu. Edward Gierek udekorował sztandar fabryczny rzeszowskiej WSK przyznanym przez Radę Państwa Orderem Sztandaru Pracy I klasy.

Zakład ten, znany z wielu inicjatyw produkcyjnych i społecznych, rozwoju nowych form socjalistycznego współzawodnictwa, m. in. dla uczczenia 60 rocznicy Rewolucji Październikowej, należy do największych i najnowocześniejszych przedsiębiorstw polskiego przemysłu lotniczego i silnikowego. Znajduje się w ciągłej rozbudowie i modernizacji, co pozwoliło uruchomić produkcję nowoczesnych silników lotniczych o światowym standardzie, turboładowarek i in. wyrobów. O dobrej pracy załogi tego zakładu świadczy przekraczanie bieżących zadań produkcyjnych, a przede wszystkim eksportowych, osiąganie poważnych oszczędności w zużyciu materiałów. Postawa załogi zadecydowała o zajęciu przez rzeszowską WSK pierwszego miejsca w kraju wśród zakładów przemysłu lotniczego i czołowej lokaty w konkursie dobrej roboty.

Gratulując załodze rzeszowskiej WSK wysokiego odznaczenia Edward Gierek podkreślił, iż jest to wyraz szacunku i głębokiego uznania dla osiągnięć załogi, która dowiodła, że potrafi wykorzystywać wszystkie rezerwy w pracy dla dobra ojczyzny. Wkrótce na IX Plenum partii mówić będziemy o dalszych zadaniach w społeczno-gospodarczym rozwoju kraju, m. in. o programie przezwyciężenia trudności wynikłych z niesprzyjających warunków atmosferycznych. Ufamy, że klasa robotnicza potrafi zwiększoną produkcją przemysłową zrekompensować poniesione straty. Nie ma odwrotu – stwierdził Edward Gierek – od polityki przyjętej na VI i VII Zjeździe partii. Wiem, że tak jak wszyscy ludzie pracy województwa rzeszowskiego, nie szczędzicie sił, aby politykę tę konsekwentnie urzeczywistniać z pożytkiem dla całego narodu.

Edward Gierek wraz z I sekretarzem KW PZPR w Rzeszowie Leonem Kotarbą oraz weteranem ruchu robotniczego Władysławem Twardochlebem wręczyli 100-osobowej grupie młodych pracowników WSK legitymacje kandydackie PZPR. Organizacja partyjna rzeszowskiej WSK wzrosła do 2 750 osób. Edward Gierek udekorował również 31 zasłużonych pracowników WSK odznaczeniami państwowymi.

SYMPOZJUM LOTNICTWA HARCERSKIEGO W KRAKOWIE

Staraniem Muzeum Lotnictwa i Astronautyki zorganizowano 4 września w Krakowie IV Sympozjum Historii Lotnictwa na temat lotnictwa harcerskiego. Okazją ku temu było 20-lecie Inspektoratu Lotniczego i Astronautycznego Krakowskiej Komendy Chorągwi ZHP im. Tadeusza Kościuszki. Obrady odbyły się w auli PAN przy ulicy Sławkowskiej.

Dyskusja na sympozjum toczyła się wokół referatów **Marii Kann** (Harcerskie lotnictwo 1929–1944), mgra inż. **Andrzeja Glassa** (Harcerskie skrzydła 1945–1960) i **Zbigniewa Baranowskiego** (Motoszybowiec „Pegaz"). Uczestnikom obrad udostępniono zbiory muzeum L i A.

„LATAJĄCE SKRZYDŁA" DLA POLSKICH SPADOCHRONIARZY

Aeroklub PRL otrzymał 15 „Strato Cloudów", nowoczesnych spadochronów typu „latające skrzydło", zakupionych za granicą. Niestety, spadochrony te zakupiono bez uprzęży, którą wykonać mają Zakłady Sprzętu Technicznego i Turystycznego w Legionowie. Opóźni to oddanie tych spadochronów do użytku przez czołowych polskich spadochroniarzy wyczynowych.

FESTYN W LISICH KĄTACH

Staraniem Aeroklubu Grudziądzkiego i przedsiębiorstwa ENERGOPOL w dniu 4 września br. na lotnisku w Lisich Kątach odbył się festyn z okazji Święta Lotnictwa i Dni Budowlanych. W festynie wzięło udział ponad 400 osób. W bogatym programie tej bardzo udanej imprezy znalazły się m. in. wystawa sprzętu lotniczego, pokazy lotnicze (modelarskie, szybowcowe, motoszybowcowe, spadochronowe i samolotowe) oraz loty pasażerskie.

KTO ZECHCE WZIĄĆ UDZIAŁ W SPOTKANIU KOLEŻEŃSKIM W ŚWIDNIKU

Zarząd Aeroklubu Robotniczego w Świdniku zamierza zorganizować w dniach 19–20 listopada 1977 r. spotkanie wychowanków z okazji 25-lecia istnienia aeroklubu. Celem ustalenia programu spotkania Zarząd AR prosi wszystkich zainteresowanych o zgłaszanie swego udziału na adres: Aeroklub Robotniczy, 21-040 Świdnik, ul. Kolejowa 3 z równoczesnym podaniem swojego dokładnego adresu w terminie do dnia 30 września 1977 r.

W SKRÓCIE

● **Nad polami** Kombinatu PGR Widuchowa, w województwie szczecińskim, przeszły próby eksploatacyjne rolnicze samoloty odrzutowe M-15.

● **W lipcowym** numerze (7/77) miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" opublikowano wystąpienia delegatów Sekcji Lotniczej SIMP i SITKom na VII Kongresie Techników Polskich **(Feliksa Borodzika, Aureliusza Misiorka, Eligiusza Kołodzińskiego, Andrzeja Liwotowa, Jana Smoleńskiego, Karola Norejko, Jana Wyszomirskiego** i **Kazimierza Szumielewicza).**

● **Po raz pierwszy** w historii Aeroklubu Ziemi Zamojskiej dwóch młodych spadochroniarzy, **Zenon Biestek** i **Krzysztof Ziarkiewicz**, wykonało po 100 skoków.

WYDAWNICTWA

■ JERZY ŚWIDZIŃSKI – **Odrzutowy samolot bombowy Il-28.** Wydawnictwo MON – 1977. Seria „Typy broni i uzbrojenia" (zeszyt nr 47). Str. 16, cena 10 zł.

■ ANTOINE DE SAINT-EXUPERY – **Poczta na Południe. Nocny lot.** Państwowy Instytut Wydawniczy – 1977. Seria książek kieszonkowych. Cena 40 zł. T 1 – 189 str.; t. 2 – 313 str., nakład 50 000 + 290 egz.

■ MARIA KANN – **Literackie wyprawy w Kosmos.** Część 3. **Droga Księżycowa.** Krajowa Agencja Wydawnicza – 1977. Str. 100, cena 30 zł, ppł. 40 zł.

PRENUMERATA „SKRZYDLATEJ" NA 1978 R.

Zawiadamiamy naszych Czytelników, że z dniem 1 stycznia 1978 r. cena pojedynczego egzemplarza „Skrzydlatej Polski" wynosić będzie 5 zł. W związku z tym zmieniły się także warunki prenumeraty „Skrzydlatej Polski" na 1978 rok. Wynoszą one: ROCZNIE – 260 ZŁ, PÓŁROCZNIE – 130 ZŁ, KWARTALNIE – 65 ZŁ.

REDAKCJA

„TYLKO U NAS SEKCJA LOTNIARSKA"

Niedawno wrocławski dziennik „Gazeta Robotnicza" zamieścił ogłoszenie Komendy Ochotniczego Hufca Pracy przy Jeleniogórskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Miejskiego, zachęcając do zgłoszenia się do pracy. W rzeczonym ogłoszeniu czytamy m.in., że kandydaci zdobędą w Hufcu atrakcyjny zawód: malarza-tapeciarza, posadzkarza-cieśli, murarza-tynkarza; że odbędą służbę wojskową; że Hufiec ma także sekcje zainteresowań — fotograficzną, turystyczną, sportową, muzyczną i... Tu, uwaga! — podkreśla się w ogłoszeniu grubszą czcionką: ORAZ TYLKO U NAS SEKCJA LOTNIARSKA.

O ile wiemy, jest to pierwsze tego typu ogłoszenie w Polsce, zachęcające tego rodzaju wzmianką ewentualnych kandydatów do podjęcia pracy i nauki zawodu. Na tej samej kolumnie „Gazety Robotniczej" jest jeszcze kilka innych anonsów, w których ogłasza się zapisy do różnych szkół bądź poszukuje kandydatów do pracy, ale w żadnym z nich nie ma wzmianki o istnieniu sekcji lotniowej, która by dodatkowo zachęcała kandydatów do nauki lub pracy. Spece od zatrudnienia w Jeleniogórskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Miejskiego, można przypuszczać, mieli duże wyczucie, skoro w ogłoszeniu zaakcentowali istnienie u siebie — jako atrakcji — sekcji lotniowej. Być może, że inspiracja w tym względzie przyszła do przedsiębiorstwa z Aeroklubu Jeleniogórskiego, od któregoś z działaczy.

Czy jest to atrakcja? Z pewnością tak, szczególnie dla młodych ludzi. Lotniarstwo zdobyło sobie już u nas prawo obywatelstwa i oficjalnie, jak wiadomo, jest prowadzone przez Aeroklub PRL. Wyszło również poza środowiska lotnicze. Przykładem tego są chociażby sekcje lotniowe działające nie tylko w aeroklubach, ale także w niektórych wielkich zakładach pracy. Byłoby to zjawisko budujące, gdyby nie fakt, że sport lotniowy, masowy i wyczynowy, rozwija się u nas nadal żywiołowo, że brak odpowiednich przepisów oficjalnych, normujących zarówno zasady bezpiecznego latania jak i budowy sprzętu.

Wspomniane ogłoszenie jest ciekawym przyczynkiem do rosnącej popularności latania na lotniach w naszym kraju. I może nie tylko. W jakiejś mierze zapoczątkowuje zarazem coś nowego w naszych obyczajach. Jeżeli bowiem inne przedsiębiorstwa i zakłady zechcą organizować u siebie sekcje lotniowe (nie można przecież tego wykluczyć), aby zwiększyć młodzieży atrakcyjność pracy u siebie (także poprzez ogłoszenia w prasie), będzie to zupełnie nowe zjawisko. Zwiększy się w ten sposób krąg młodzieży zainteresowanej lataniem. Może właśnie z szeregów tych lotniarzy niektórzy zechcą uprawiać również inne sporty lotnicze w aeroklubach, np. szybownictwo czy spadochroniarstwo?

U nas jest to wszystko jeszcze nowością. Natomiast w NRD w wielkich zakładach działają od dawna kluby i sekcje spadochronowe, szybowcowe; o lotniowych jeszcze nie słyszeliśmy, chociaż — kto wie — może już istnieją. Mamy wprawdzie aerokluby przy zakładach w Mielcu, Świdniku, Kombinacie Miedzi w Lubinie, w Rybnickim Okręgu Węglowym, ale poza Klubem Lotniczym w WSK „PZL-Rzeszów" (wyłączając Wojskowe Kluby Sportowe, gdzie działają sekcje lotnicze), żadnego innego klubu lotniczego w wielkim zakładzie przemysłowym nie odnotowaliśmy. Tu i ówdzie działają tylko sekcje lotniowe. Dobre i to.

A swoją drogą jesteśmy ciekawi czy anons prasowy i wzmianka „tylko u nas sekcja lotniarska" zwiększyły napływ kandydatów do pracy i nauki w Ochotniczym Hufcu Pracy przy Jeleniogórskim Przedsiębiorstwie Budownictwa Miejskiego? Może ktoś zaprzyjaźniony ze „Skrzydlatą" zechce napisać do nas o działalności tej sekcji?

Ikarus

z lotu po świecie

■ Głównym akcentem tegorocznego święta lotnictwa radzieckiego w dniu 21 sierpnia były pokazy na moskiewskim lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa w Tuszyno. Pokazy zorganizowane przez sportowców DOSAAF poświęcone zostały 60 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Paradę rozpoczęło 20 śmigłowców. Pierwsza maszyna niosła portret Włodzimierza Lenina, a druga flagę państwową ZSRR. Na następnych powiewały flagi wszystkich republik. Trzy śmigłowce zamykające defiladę niosły flagi wojsk lotniczych, lotnictwa cywilnego i DOSAAF. Po tym odbył się popis pilotażu w wykonaniu mistrza sportu i trenera Anatolija Besfamilnego na śmigłowcu Mi-1. Następnie pięć odrzutowych samolotów sportowych L-29 zademonstrowało akrobację zespołową. Zespół prowadził mistrz ZSRR Anatolij Czujew. Piękny pokaz akrobacji na Jaku-50 dał potem Wiktor Lecko, mistrz świata i Europy. Z dużym zainteresowaniem obserwowały tysiące mieszkańców Moskwy lot motoszybowca, który pilotowany był przez A. Umbrażjunasa, a także pokaz szybowca LAK-9 pilotowanego przez E. Korniejewa z Moskwy. Po akrobacji zespołowej trójki Jaków-50 wystąpili z popisem spadochroniarze skacząc z pokładów eskadry An-2. Pokazano także niektóre figury zespołowej akrobacji spadochronowej. Na zakończenie, tuż przed trybunami gości honorowych demonstrowali swoje modele różnych klas sportowcy małego lotnictwa. Ponadto na lotnisku Tuszyno została otwarta wystawa samolotów konstrukcji Aleksandra Jakowlewa. Można tu było obejrzeć samolot AIR-1, na którym w 1927 r. ustanowiono szereg rekordów świata, następnie UT-1 i Jaka-18T, a również bojowego Jaka-3 z okresu minionej wojny i najnowszego akrobacyjnego Jaka-50.

■ W roku ubiegłym we Francji wprowadzono oryginalną formę przewozu pasażerów przy wykorzystaniu lekkich samolotów klubowych i innych. Organizacją przelotów, swego rodzaju „aero-stopem" zajmuje się paryska agencja „Provoya", która pośredniczy między pasażerami a pilotami. Chcąc korzystać z przywilejów indywidualnego transportu powietrznego wystarczy płacić roczną składkę w wysokości 5 franków plus 25 franków opłat administracyjnych za każdą podróż. Średnio koszt przelotu samolotem trzymiejscowym wynosi 0,35 franka za km. Z usług „aero-stopu" skorzystało dotąd 800 pasażerów i 150 pilotów. Kto wie, czy doświadczenia francuskie nie ułatwią w przyszłości wykorzystania do transportu pasażerów lekkiego sprzętu lotniczego służącego dotąd w wielu krajach tylko celom sportowym i szkoleniowym.

■ 26 września, brytyjskie towarzystwo Laker Airways rozpocznie przewóz pasażerów przez Atlantyk swymi „pociągami powietrznymi". Nowość polega na wykorzystaniu starych doświadczeń transportu kolejowego. Bilety wykupuje się na sześć godzin przed startem samolotu. Pasażerowie nie korzystają, podobnie jak w pociągach z usług stewardes, nie otrzymują posiłków, ani też nie wyświetla się im filmów dla uprzyjemnienia podróży. Samolot traktowany jest jako normalny, zwyczajny środek transportu, który powinien być tylko w miarę wygodny, a przede wszystkim tani. Koszt biletu powrotnego na trasie Nowy Jork — Londyn wynosi 236 dolarów USA.

■ Tragiczne zderzenie na ziemi dwóch samolotów Boeing-747 KLM i Pan-am w Teneryfie, które miało miejsce 27 marca br. powodują śmierć 583 pasażerów, wróciło na łamy prasy. Dziennik „Aktuell", organ socjaldemokratów duńskich podaje opinię ekspertów towarzystw ubezpieczeniowych, którzy katastrofę nazwali — „największym skandalem w historii lotnictwa". Jak wynika z niektórych ustaleń, o czym wspomina dziennik, personel wieży kontroli portu Santa-Cruz w chwili katastrofy zaabsorbowany był oglądaniem bardzo interesującego programu telewizyjnego.

■ W końcu sierpnia zmarł w wieku 81 lat Pierre Cot, znany polityk francuski. W latach 1933—1938 pełnił funkcję ministra lotnictwa. Podczas wojny domowej w Hiszpanii opowiadał się za udzieleniem konkretnej pomocy stronie republikańskiej. Nie zdołał jednak przełamać oficjalnej linii polityki rządowej Francji i mógł udzielać patriotom hiszpańskim walczącym z faszystami jedynie bardzo ograniczonej pomocy w zakresie lotnictwa. Był jednym z tych światłych ludzi, którzy głośno mówili o zagrożeniu Europy przez Hitlera. Po upadku Francji od 1940 roku przebywał w USA jako doradca prezydenta Roosevelta, a następnie po zakończeniu wojny włączył się czynnie do życia politycznego Francji.

■ Wielki radziecki samolot komunikacyjny Tu-114 ustawiony został 19 sierpnia na piedestale przed portem lotniczym Moskwy Domodiedowo. Oryginalny pomnik przypomina o niezwykłej karierze tej maszyny, na której lotnicy radzieccy ustanowili 32 rekordy świata. Tu-114 był pierwszym samolotem transportowym w ZSRR, który bez lądowania pokonywał odległość z Moskwy do Chabarowska czy Władywostoku, a także wykorzystywany był do dalekodystansowych rejsów Aeroflotu m.in. do Tokio, Delhi i Montrealu. Samoloty turbośmigłowe Tu-114 zastąpiono obecnie bardziej nowoczesnymi, ale w historii techniki i transportu lotniczego, maszyna ta ma swe poczesne miejsce.

■ 20 sierpnia w Wojskowej Akademii Lotniczej im. N. Żukowskiego w Moskwie umieszczono pamiątkową płaskorzeźbę, dzieło W. Nikiforowa, ku czci głównego marszałka lotnictwa Bohatera Związku Radzieckiego Konstantina A. Wierszynina. Marszałek ukończył tę uczelnię w 1932 roku.

■ 17 sierpnia radziecki lodołamacz „Arktika" wyposażony w silnik atomowy dotarł po raz pierwszy w historii żeglugi światowej do Bieguna Północnego. Rozpoznanie szlaku prowadzono z powietrza przy użyciu samolotu R-14. Dowódcą samolotu w tym trudnym rejsie był Kornelij Kołczanow, jeden z czołowych pilotów lotnictwa cywilnego w Krasnojarsku. Uczestniczył on już wielokrotnie w wyprawach polarnych. Znany jest jako człowiek wielkiej odwagi i doświadczenia w swym zawodzie.

■ Z okazji przypadającej 20 sierpnia 80 rocznicy urodzin marszałka lotnictwa Stiepana Krasowskiego prasa radziecka przypomina zasługi tego wybitnego wojskowego. Podczas II wojny światowej Krasowski był dowódcą 2 Armii Powietrznej, w skład której wchodziło 65 jednostek lotniczych. Armia ta walczyła m.in. na Łuku Kurskim, na prawobrzeżnej Ukrainie, uczestniczyła w wyzwalaniu Polski i Czechosłowacji, brała udział w kampanii berlińskiej i w operacjach związanych z wyzwoleniem Pragi Czeskiej. Marszałek Krasowski posiada tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, a w dniu swych 80 urodzin odznaczony został Orderem Rewolucji Październikowej.

■ Ministerstwo Łączności ZSRR wydało ostatnio serię znaczków pocztowych poświęconych historii lotnictwa radzieckiego. Na znaczkach pokazano znane samoloty, a między innymi pasażerski AK-1 z 1924 roku, bombowiec TB-1 z 1925 r., dwupłatowiec R-5 z 1929 r. i amfibię Sz-2 z roku 1930.

■ Szybowniczka radziecka Tamara Zagajnowa ustanowiła w roku bieżącym nowy rekord krajowy w przelocie prędkościowym po trójkącie 100 km, osiągając 99,4 km/h. Leciała na szybowcu „Nimbus" (klasa otwarta). Wynik ten jest lepszy o 3,5 km/h od ustanowionego przed sześciu laty rekordu Olgi Monafowej.

kosmonautyka

Biosatelita, czyli „Kosmos-936" zakończył pracę w przestrzeni kosmicznej i 22 sierpnia wrócił na Ziemię. Jak wiadomo, satelita ten był wykorzystany do przeprowadzenia międzynarodowych doświadczeń przez uczonych z ZSRR, CSRS, Francji i USA. Obecnie rozpoczęto wstępną ocenę eksperymentu. Na pełne opracowanie wyników trzeba będzie z pewnością jeszcze długo poczekać. Ale dziennikarze radzieccy już dowiedzieli się od W. Korolkowa, jednego ze specjalistów, że zwierzęta, które przebywały podczas podróży kosmicznej w wirówce, lepiej się czują niż te, które znajdowały się w stanie nieważkości.

Liczba sztucznych obiektów z serii „Kosmos" stale się powiększa. 24 sierpnia wprowadzono satelitę z numerem kolejnym 938, a w tymże samym dniu przy pomocy jednej tylko rakiety nośnej na orbitę okołoziemską wprowadzono osiem satelitów — od „Kosmosa-939" do „Kosmosa-946" włącznie. Satelity te obiegają Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 1 518 km, a perigeum 1 448 km. W tym samym miesiącu dnia 27, nowy „Kosmos-947" umieszczony został w światowych rejestrach sztucznych obiektów kosmicznych.

Kosmonauta Paweł Popowicz powiadomił przedstawicieli prasy, iż ZSRR za pośrednictwem komitetu ONZ do spraw pokojowego wykorzystywania przestrzeni kosmicznej zaproponowało innym krajom swe usługi w dziedzinie fotografowania powierzchni Ziemi z Kosmosu. Popowicz nawiązał do radzieckich doświadczeń w tym zakresie, przypominając że z pokładu statków kosmicznych sfotografowano terytorium ZSRR, otrzymując po raz pierwszy dokładne obrazy rejonu około 5 mln km². Dzięki zdjęciom z Kosmosu udało się np. wyznaczyć na Syberii granicę wiecznej zmarzliny, co miało duże znaczenie przy prowadzeniu linii kolejowej BAM i budowy rurociągów dla ropy naftowej i gazu.

Uzupełniając informację o wyposażeniu amerykańskiego próbnika międzyplanetarnego „Voyager-2", na pokładzie którego umieszczono „posłanie z planety Ziemia", możemy podać (za prasą francuską), że w zasobniku znalazła się także przesyłka z Francji — wiersz Charles'a Baudelaire'a (1821—1867) „Elévation" (polot). Przepiękny, krótki poemat o kwiatach, górach, chmurach, morzu, ptakach i radości życia na Ziemi. No proszę, kto mógłby przypuszczać, że poezja „spod strzech" powędruje w odległe rejony wszechświata. Wiersz obok komputera. Słowo drukowane przy obwodzie scalonym... Pomysł zaskakujący i wspniały, ale zrodzony przecież w kraju o wielkich tradycjach kulturalnych.

Z Japonii donoszą o projekowanym długofalowym programie badań kosmicznych. Między innymi wspomina się o wykorzystaniu w latach 80-tych amerykańskiego transportowca „Space Shuttle" do lotów załogowych oraz o budowie własnej w latach 90-tych rakiety nośnej i statku kosmicznego dla załogi japońskiej. Wspomina się również o możliwości wysłania próbników na Księżyc, Wenus i Marsa. Nie wyklucza się budowy dużej stacji kosmicznej umieszczonej na orbicie okołoziemskiej. Stacja powstać by mogła przy współpracy z USA, albo też, co niewykluczone, wysiłkiem własnego przemysłu.

Na razie, pierwszy japoński satelita geostacjonarny (GMS) przeznaczony dla celów meteorologicznych, który wyniesiony został 14 lipca z Cape Canaveral przy pomocy rakiety „Thor Delta-2914", przygotowuje się do rozpoczęcia pracy. Nastąpi to jednak dopiero w końcu roku bieżącego. Z wytwórnią Hughes prowadzone są natomiast rozmowy na temat budowy dwóch satelitów o podobnym przeznaczeniu, ale z jeszcze bogatszym wyposażeniem. Pierwszy satelita nowej generacji mógłby zostać wyniesiony w Kosmos w roku 1981, już przy pomocy rakiety własnej typu „N" z krajowego ośrodka.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930
WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1956)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8
TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- SZTANDAR PRACY DLA WSK „PZL-RZESZÓW"
- SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA W AUSTRII
- I SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI KOBIET
- LĄDOWANIE NA TRUK
- MÓJ BERMUDZKI TRÓJKĄT
- TECHNIKA NA MODELARSKICH MISTRZOSTWACH ŚWIATA
- WSPOMNIENIA PILOTA Z WRZEŚNIA 1939 R.
- ZAWODY LOTNI W WAŁBRZYCHU

NASZA OKŁADKA:

Przygotowanie do startu balonu wolnego „Katowice" w dniu pokazów lotniczych z okazji 50-lecia Aeroklubu Śląskiego (28 sierpnia 1977 r. na lotnisku Muchowiec).

Zdjęcie: B. KOSZEWSKI

dobrze zasłużyli się lotnictwu polskiemu

W październiku 1927 r. powstał w Katowicach Klub Pilotów Województwa Śląskiego. Po trzech latach klub zmienił nazwę na Śląski Klub Lotniczy. Wreszcie we wrześniu 1931 r. na zebraniu konstytucyjnym powołano do życia Aeroklub Śląski, a także wybrano pierwszy jego zarząd. Rozpoczęto pracę organizacyjną i szkoleniową. Klub miał 8 samolotów, przystąpił do szkolenia pilotów, budowy hangaru, otrzymał od LOPP prawo użytkowania lotniska i warsztatów. Już w 1932 r. w IV Locie Południowo-Zachodniej Polski zwyciężył pilot AŚl. **Leonard Satel**, a w 1933 r. w I Locie Północno-Zachodniej Polski pil. **Kazimierz Kosiński.** Sekcja szybowcowa AŚl. powstała ze Śląskiego Klubu Lotnictwa Żeglowego, miała ponad 46 członków i szybowiec. To były początki.

Do 1939 r. piloci AŚl., zarówno szybowcowi jak i samolotowi, startowali wielokrotnie w zawodach i odnosili liczne sukcesy sportowe, uczestniczyli w pokazach, organizowali na własnym terenie zawody. Rozwijającą się działalność klubu przerwała wojna. Po jej zakończeniu grupa entuzjastów przystąpiła do odbudowy aeroklubu.

Osiągnięcia AŚl. od 1945 r. po dzień dzisiejszy wiążą się z wieloma nazwiskami działaczy społecznych, instruktorów, mechaników i techników w tym: **Henryka Długosza, Józefa Dragona, Zygmunta Dubickiego, Jana Filusa, Andrzeja Gemzy, Józefa Gorszczyńskiego, Stefana Kalbarczyka, Ireny Kempówny, Jana Kmiecia, Wacława Kozielskiego, Sławomira Kwiatkowskiego, Edwarda Makuli, Stanisława Milówki, Rudolfa Marcaka, Stanisława Michniewskiego, Antoniego Pawliczka, Andrzeja Pendziacha, Jerzego Plichty, Zbigniewa Rawicza, Jana Szadego, Stanisława Szalapskiego, Zygmunta Zająca, Józefa Zycha i Jana Zyska.**

W okresie Polski Ludowej dzięki inicjatywie Aeroklubu Śląskiego wyszkolono wielu pilotów samolotowych, szybowcowych, skoczków spadochronowych oraz 7 800 modelarzy lotniczych. Członkowie klubu zdobyli 34 diamentowe odznaki szybowcowe, 96 odznak złotych i 278 srebrnych.

★

Z okazji 50-lecia Aeroklubu Śląskiego członek Biura Politycznego KC, I sekretarz KW PZPR w Katowicach **Zdzisław Grudzień** przyjął 26 sierpnia br. delegację Aeroklubu Śląskiego z jego prezesem mgr. **Edmundem Wilińskim.** W skład delegacji wchodzili: **Andrzej Gemza, Elżbieta Kozak, Felicjan Kawala, Zdzisław Skrobisz i Adam Zemanek.** Delegacji towarzyszył prezes ZG Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło.** W spotkaniu uczestniczyli: wojewoda katowicki **Stanisław Kiermaszek** i sekretarz KW PZPR w Katowicach **Hubert Gałeczka.**

W czasie spotkania, które upłynęło w bardzo miłej atmosferze omówiono — na tle dotychczasowych osiągnięć — plany i zamierzenia Aeroklubu Śląskiego na przyszłość. **Zdzisław Grudzień** wyraził uznanie dla działalności Aeroklubu Śląskiego oraz przekazał wszystkim jego członkom serdeczne pozdrowienia i gratulacje z okazji 50-lecia oraz życzenia dalszych sukcesów w sporcie lotniczym.

★

Uroczysta akademia z okazji 50-lecia Aeroklubu Śląskiego odbyła się 28 sierpnia br. w sali posiedzeń WRN w Katowicach. Referat okolicznościowy wygłosił prezes AŚl. **Edmund Wiliński.** Sekretarz KW PZPR w Katowicach **Hubert Gałeczka** w swym krótkim wystąpieniu m.in. wysoko ocenił osiągnięcia sportowe klubu, jego codzienną pracę oraz społeczne zaangażowanie członków AŚl. Zakończył je słowami: „Możecie liczyć na naszą pomoc". Sekretarz generalny ZG Aeroklubu PRL płk dypl. pil. **Mieczysław Goworek** m.in. zawiadomił zebranych, iż ZG Aeroklubu PRL postanowił przekazać w prezencie jubileuszowym Aeroklubowi Śląskiemu szybowiec „Jantar" oraz samolot typu Zlin. Wiadomość tę powitano długotrwałymi oklaskami. W czasie akademii ogłoszono o nadaniu odznaczeń państwowych, wojewódzkich i lotniczych, po czym wręczono je obecnym na sali. Otrzymali je:

Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski: **Andrzej Pendziach.** Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski: **Adam Zemanek.**

Złoty Krzyż Zasługi: **Jan Filus, Lucjan Kaczmarek, Leon Kassian i Stanisław Milówka.** Srebrny Krzyż Zasługi: **Tadeusz Bułat, Henryk Długosz, Alojzy Hajnisz, Włodzimierz Kujbid, Kazimierz Myszkowski i Henryk Pawela.** Brązowy Krzyż Zasługi: **Jerzy Iłczyk.**

Srebrny Medal „Za Zasługi dla Obronnności Kraju": **Andrzej Gemza i Edmund Wiliński.** Brązowy Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju": **Edward Ciapała, Józef Gorszczyński, Irmgarda Kawala, Marian Narloch i Jerzy Sieradzki.**

Odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego": **Roman Lipczyński, Jan Tomaszewski i Jan Wrodarczyk.**

Odznakę z plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL": **Stanisław Bolek, Franciszek Cisek, Władysław Gawlik, Stanisław Kiermaszek, Władysław Kozal, Stanisław Kałużny, Edward Makula, Witold Pietrek, Jerzy Szmyrgało:** bez platkietki — **Jerzy Grodek, Edward Kulesza, Ryszard Parkitny, Andrzej Rachwał i Emanuel Sukiennik.**

Odznakę „Zasłużonemu dla Rozwoju Województwa Katowickiego" — złotą: **Hieronim Eliaszuk, Bogdan Szparaga i Józef Wyrczyński;** srebrną — **Felicjan Kawala, Henryk Lubsztyk, Marian Michalik, Wiktor Pluciński, Leon Polniak, Gustaw Szajthauer i Maria Szczepańska.**

W imieniu odznaczonych podziękował przewodniczący Klubu Seniorów Lotnictwa w Katowicach **Andrzej Pendziach.**

★

Po akademii w hangarze, na lotnisku, przy nakrytych stołach zasiedli lotnicy i zaproszeni goście do posiłku żołnierskiego, którym była bardzo smaczna grochówka.

Punktualnie o 15.30 nastąpił start balonu wolnego „Katowice" pilotowanego przez **Józefa Zycha.** Wzlot balonu stał się sygnałem do rozpoczęcia pokazów lotniczych, obejmujących 25 punktów programu. Ze względu na warunki pogodowe nie zrealizowano całego programu, a w niektórych przypadkach przesunięto jego kolejność. Po starcie rakiet z flagami oraz pokazie lotu radiomodeli zebrani na lotnisku mieli okazję obejrzeć kolejno lot samolotu PZL-101 z szybowcem „Bocian", z dwoma „Piratami" i trzema „Muchami 100". Maszyny pilotowali: **Alfred Sitek, Andrzej Kokott, Jerzy Iłczyk, Zdzisław Seweryn i Kazimierz Zgoda.** Gdy zakończył się przelot samolotów ciągnących szybowce wielotysięczna publiczność zebrana na lotnisku miała niecodzienną okazję obejrzeć jak na „Prząśniczce" latał jej konstruktor **Jarosław Janowski.** Natomiast „Pou plume" pilotował **January Roman.** Obie konstrukcje amatorskie zaprezentowały się znakomicie. Z kolei na motoszybowcu „Ogar" latał **Zdzisław Bylok.**

Ogromne zainteresowanie wzbudziła akrobacja lotnicza w wykonaniu pilotów samolotowych. I tak **Paweł Pawlak** na Zlinie-50 pokazał piękny pilotaż akrobacji wyczynowej. Natomiast **Felicjan Kawala i Edmund Mikołajczyk** zademonstrowali akrobację zespołową i lot lustrzany (Zliny-526). Ogromne zainteresowanie wzbudziło strącanie baloników. Za sterami czterech Zlinów-526 siedzieli: **Felicjan Kawala, Edmund Mikołajczyk, Ryszard Rutkowski i Henryk Sienkiewicz.** Z nie mniejszym zaciekawieniem widzowie oglądali pokaz lotu ratowniczego śmigłowca Mi-2, który pilotował **Jan Kozłowski,** kierownik Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Katowicach. Pokazy zakończył efektowny skok grupowy sportowców spadochronowych. Pokazy trwały blisko dwie godziny. Ich przebieg był sprawny, bez oczekiwania na kolejne punkty programu. Oglądało je 25 tys. widzów. Pokazami kierował szef wyszkolenia AŚl. instr. pil. **Jan Filus,** wychowanek klubu.

★

Wieczorem lotnicy i górnicy w czasie spotkania przy lampce wina opowiadali sobie o pracy w powietrzu i pod ziemią, życzyli dalszych osiągnięć tak ważnych dla rozwoju kraju i jego przyszłości.

TADEUSZ MALINOWSKI

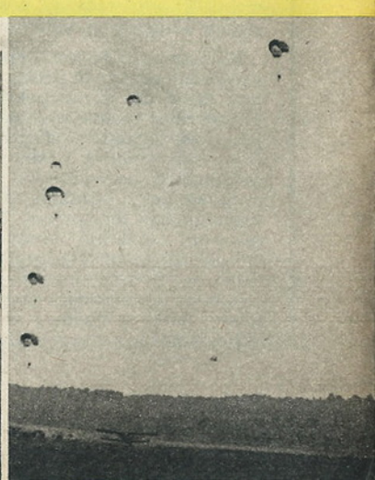
Wicewojewoda katowicki Zdzisław Gorczyca dekoruje Andrzeja Pendziacha Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Fragment lotniska z przygotowanymi samolotami i szybowcami do pokazów lotniczych. Na dalszym planie start zespołu: samolot (Wilga) i szybowiec (Mucha-100).

Wszystkim bardzo smakował posiłek żołnierski (grochówka) podany w hangarze na lotnisku klubowym.

Wszystkie zdjęcia: B. KOSZEWSKI

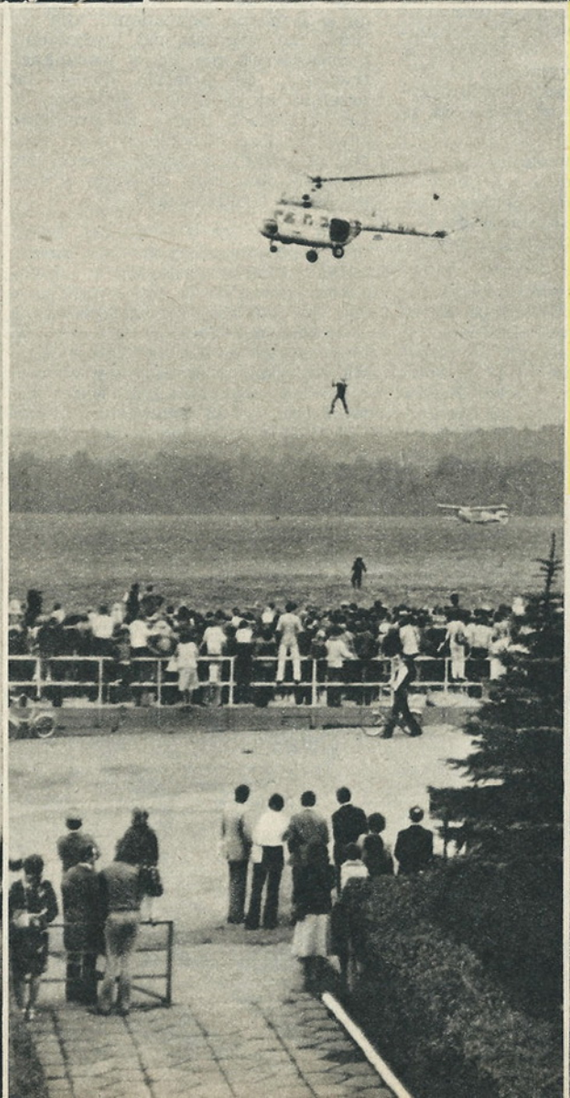
Skoki spadochronowe wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie, szczególnie, gdy kilku dziesięcioosobowa grupa sportowców opadała pod barwnymi czaszami.



Prezydium uroczystej akademii z okazji 50-lecia Aeroklubu Śląskiego...

...i widok na salę. Referat wygłasza prezes ASl. mgr Edmund Wiliński.

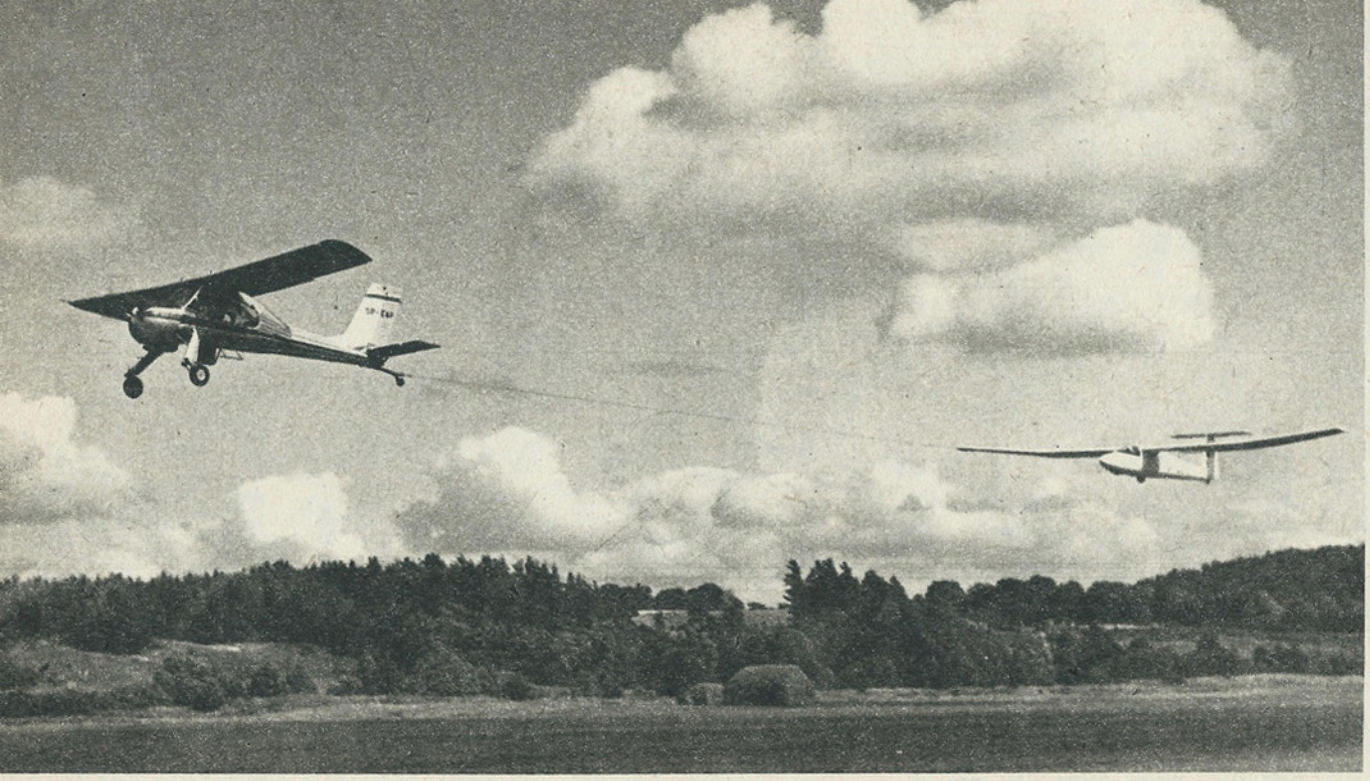
Prowadzenie balonu wolnego „Katowice" (spod hangaru) na start. Na pierwszym planie samolot PZL-101.



Powyżej: Na obu zdjęciach — samolot amatorski „Pou plume" na lotnisku katowickim i w powietrzu, pilotowany przez Januarego Romana (pilota doświadczalnego PZL BIELSKO).

Zdjęcia z lewej: Na pierwszym „Prząśniczka" Jarosława Janowskiego; na drugim — pokaz ratowania człowieka przez śmigłowiec sanitarny Mi-2.

Poniżej: Grupa modelarzy przygląda się pokazom. Na dalszym planie budynek portowy, siedziba Aeroklubu Śląskiego.



Najlepsi piloci XII KZS: E. Janowski (2 m.), R. Wein (1 m.) i R. Szamkołowicz (3 m.). Obok: Start do konkurencji.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

MOGŁO BYĆ LEPIEJ

14 sierpnia br. w Wyczynowym Ośrodku Szkolenia Szybowcowego Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach zakończyły się XII Krajowe Zawody Szybowcowe im. inżyniera pilota Szczepana Grzeszczyka — prekursora szybownictwa polskiego.

W toku zawodów, które rozpoczęły się 31 lipca, rozegrano zaledwie cztery konkurencje. Były to trzy przeloty prędkościowe po trasach trójkątów: pierwszy, rozegrany w dniu otwarcia zawodów na trasie Lisie Kąty — Brachlewo — Biskupiec — Lisie Kąty o łącznej długości 107 km; drugi — rozegrany dopiero 6 sierpnia na trasie Lisie Kąty — Tuchola — Toruń — Lisie Kąty, długości 201 km i trzeci, rozegrany w dniu następnym na trasie Lisie Kąty — Olsztyn — Toruń — Lisie Kąty, długości 318 km. Czwartą konkurencją, która zadecydowała o uznaniu zawodów za rozegrane, był przelot docelowo-powrotny, dokonany 8 sierpnia na trasie Lisie Kąty — Tuchola — Lisie Kąty, długości 132 km. Na rozegranie większej liczby konkurencji nie pozwoliły warunki atmosferyczne.

Zwycięzcą XII Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka został niespodziewanie przeciętnej klasy pilot zachodnioniemiecki **Rudolf Wein.** Drugie miejsce zajął **Edmund Janowski** z Aeroklubu Pomorskiego, a trzecie — **Romuald Szamkołowicz** z Aeroklubu Szczecińskiego. W zawodach, które rozgrywano wyłącznie na szybowcach typu „Pirat", uczestniczyło 32 szybowników w wieku od 19 do 43 lat.

Zarówno przygotowanie do XII Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka, jak i ich przebieg skłaniają do kilku niezbyt optymistycznych refleksji.

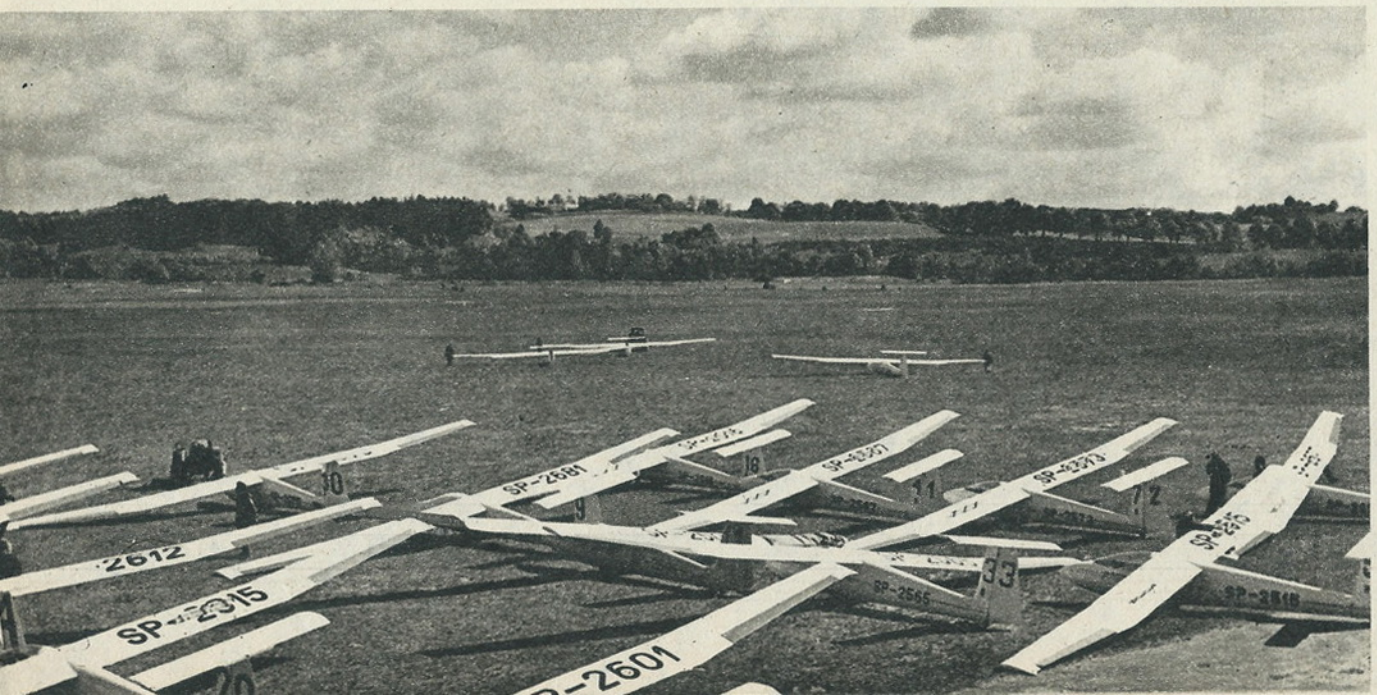
Jak wynika z kwietniowego zarządzenia Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, podczas eliminacji w aeroklubach regionalnych do zawodów zakwalifikowało się 47 szybowników. Jednak do Lisich Kątów przybyło ich tylko 29, a po rozegraniu pierwszej konkurencji zgłosił się jeszcze jeden: Roman Kufel z Elbląga. Co się stało z pozostałymi? Nie wiadomo. Nie raczyli oni bowiem zawiadomić o swojej rezygnacji z udziału w zawodach ani instancji nadrzędnej, jaką jest ZG APRL, ani też organizatora imprezy — Aeroklubu Grudziądzkiego. Do ostatniego dnia lipca kierownik tego aeroklubu nie wiedział, bo nikt go o tym nie powiadomił, dla ilu ludzi ma przygotować wyżywienie i zakwaterowanie, co w warunkach trwającej od przeszło dwóch lat przebudowy budynku głównego w Lisich Kątach urasta do problemu znacznej wagi. Chociażby z tej prostej przyczyny, że posiłki trzeba tam dowozić dwa razy dziennie z dość odległego Grudziądza.

Ale nie tylko o to chodzi. Zgodnie z obowiązującymi ustaleniami, jedna czwarta najlepszych uczestników zawodów II ligi kwalifikuje się do udziału w szybowcowych mistrzostwach Polski. Policzmy zatem: gdyby do Lisich Kątów zgłosili się wszyscy szybownicy wymienieni we wspomnianym wyżej zarządzeniu — aż dwunastu uzyskałoby możliwość walki o tytuł szybowcowego mistrza Polski w przyszłorocznych rozgrywkach. Przy zmniejszonym stanie zawodników — czterech ludzi pozbawiono tej szansy. I to ludzi młodych i dobrze się zapowiadających, których od czołówki zawodów dzieli nie tak znów wielka liczba punktów.

W omawianej sprawie jest jeszcze jeden aspekt godny uwagi: na liście nieobecnych na sierpniowych zawodach szybowcowych II ligi widnieją również nazwiska znanych i doświadczonych szybowników, od których młodzi mogliby się wiele nauczyć, bowiem zawody to nie tylko walka o zajęcie jak najlepszych miejsc. To także forum wymiany doświadczeń, nawiązywania koleżeńskich kontaktów oraz możliwość wzajemnego oddziaływania wychowawczego.

Analiza przebiegu kolejno rozgrywanych konkurencji wykazuje, że wielu zawodników przybyło do Lisich Kątów bez należytego treningu w jednostkach macierzystych, w rezultacie czego uzyskane przez nich wyniki nie są obrazem ich rze-

Szybowce XII Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka w Lisich Kątach „idą" na start. Zdjęcia: Jan Michalski



XII KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE
im. Szczepana Grzeszczyka

LISIE KĄTY ● 31 LIPCA — 14 SIERPNIA 1977 R.

1. Rudolf Wein (RFN) — 3 751 pkt; 2. Edmund Janowski (Aeroklub Pomorski) — 3 646 pkt; 3. Romuald Szamkołowicz (Aeroklub Szczeciński) — 3 626 pkt; 4. Marian Felczykowski (Aeroklub Pomorski) — 3 587 pkt; 5. Janusz Trzeciak (Aeroklub Rzeszowski) — 3 577 pkt; 6. Zbigniew Rauch (Aeroklub Gdański) — 3 539 pkt; 7—8. Ryszard Hasiak (Aeroklub Mielecki) i Arkady Zapolski (Aeroklub Pomorski) — po 3 510 pkt; 9. Ryszard Aszurkiewicz (Aeroklub Zagłębia Miedziowego) — 3 487 pkt; 10. Paweł Baranowski (Aeroklub Łódzki) — 3 477 pkt.

czywistych umiejętności. Nic przeto dziwnego — a mamy tego przykład i z innych tegorocznych zawodów — że całkiem dobrzy zawodnicy polscy przegrywają z miernymi zawodnikami zagranicznymi.

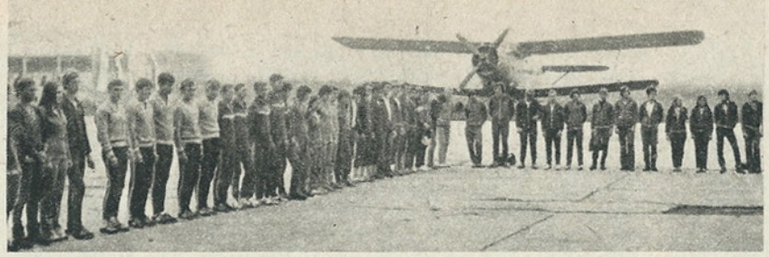
Brak odpowiedniego przygotowania do XII zawodów dotyczy również sprzętu. Na początku tegorocznego sezonu wyszło z Warszawy polecenie o konieczności pomalowania na czerwono nosków i końcówek skrzydeł wszystkich szybowców latających w Polsce. Wiele aeroklubów z całą powagą podeszło do realizacji tego polecenia, ale byli też i tacy, którzy je zlekceważyli. A skutek był taki, że już ściągnięte do Lisich Kątów szybowce trzeba było poddać temu, bynajmniej nie kosmetycznemu, zabiegowi. Że jest to elementarny wymóg z zakresu bezpieczeństwa lotów — wiedzą wszyscy. Gorzej z malowaniem.

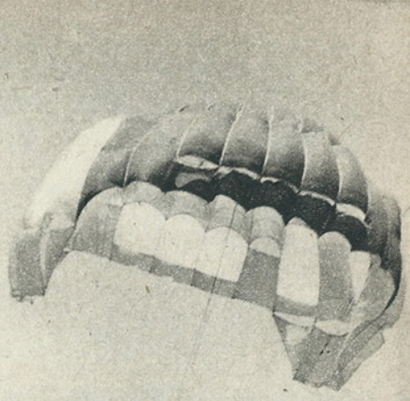
Jeśli jesteśmy już przy sprzęcie, warto wspomnieć również o niedostatecznej jakości pokładowych aparatów fotograficznych. Te, którymi dysponują szybownicy II ligi, są już zużyte zarówno na skutek starości, jak i niezbyt umiejętnej ich eksploatacji. Zagadnieniu fotografowania z powietrza trzeba chyba poświęcić więcej uwagi niż dotychczas, albowiem kłopoty tego rodzaju występują podczas wszystkich imprez szybowcowych.

I członkom komisji sportowych marzy się lepszy sprzęt, chociażby do dokładnego mierzenia czasu. Czy naprawdę nie ma możliwości, aby każdorazowo wypożyczać im dobre chronometry? A lepsze telemetry?

Jeden z doświadczonych członków kierownictwa XII Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka wyraził pogląd, aby tego typu zawody, które są chyba ważnym szczeblem w szybowniczej karierze, były obserwowane przez członka Komisji Szybowcowej APRL. Mógłby on, gdyby chciał, wchodzić w skład komisji sędziowskiej, mógłby też spędzać tam urlop, nawet z rodziną. Byleby był jednocześnie uważnym selekcjonerem, poznającym młodych szybowników osobiście, a nie tylko na podstawie papierowych wyników. Tak dzieje się przecież w wielu dziedzinach sportu. Dlaczegóżby nie w szybownictwie?

Jest w naszym sporcie szybowcowym wiele przykładów dobrej roboty, ofiarności w działaniu i prawdziwie sportowego zaangażowania. I to zarówno w szkoleniu, jak i w wychowaniu. Najlepiej widać to podczas różnego rodzaju zawodów i mistrzostw, kiedy nikt się nie oszczędza, a wielu — jak na przykład członkowie komisji sędziowskich, załogi fotolaboratorium, mechanicy lotniczy i kierowcy samochodowi — pracują do późnych godzin. Jeśli piszemy tym razem tylko o negatywnych zjawiskach — to po to, by je usunąć, a tym samym polepszyć naszą pracę. I to we wszystkich dziedzinach, z pracą oświatowo-wychowawczą włącznie. Aby na przykład uczestnicy Krajowych Zawodów Szybowcowych im. Szczepana Grzeszczyka znali nie tylko regulamin sportowy, ale wiedzieli również trochę więcej o patronie tych zawodów. A z tym również nie było najlepiej podczas tegorocznych zawodów w Lisich Kątach.





MISTRZOSTWA JUNIORÓW W ELBLĄGU

W ramach obchodów 20-lecia Aeroklubu Elbląskiego oraz dla uczczenia Święta Lotnictwa, rozegrano w Elblągu XIV Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów. W imprezie wzięło udział 53 zawodników, w tym 5 kobiet, którzy reprezentowali 16 aeroklubów regionalnych i 4 Wojskowe Kluby Sportowe — „Wawel", „Zawiszę", „Orlęta" i „Śląsk". Regulamin obejmował rozegranie 8 indywidualnych skoków na celność lądowania, 4 indywidualnych skoków na akrobację oraz 4 skoków grupowych na celność lądowania.

Mimo niesprzyjających warunków atmosferycznych w kraju, Elbląg okazał się dla młodych spadochroniarzy szczęśliwy, bowiem pogoda występująca w tym regionie dopisywała i wszystkie konkurencje zostały w pełni rozegrane. Żałować należy, że udział kobiet był bardzo skromny. Aerokluby regionalne powinny w przyszłości zwrócić większą uwagę na tę sprawę. Cieszy jednak fakt, że ta młodzieżowa impreza wzrasta z każdym rokiem i staje się pełnowartościową dla pozyskania przyszłych kandydatów do spadochronowej kadry narodowej. Również poziom wyszkolenia zawodników był nieoczekiwanie wysoki, w czym niemałą zasługę należy przyznać kadrze instruktorów spadochronowych, zarówno cywilnych jak i wojskowych, których ambicją było jak najlepsze przygotowanie swoich podopiecznych. Na podkreślenie zasługuje wysokie zdyscyplinowanie i sportowy duch walki wykazany przez zawodników.

Triumfatorem pierwszej konkurencji — skoków indywidualnych na celność lądowania — był **Leszek Mańkowski** z WKS „Wawel", który uzyskał 0,482 pkt. Na drugim miejscu uplasował się **Lech Stachurski** z WKS „Orlęta" — 0,554 pkt. Trzecie miejsce wywalczył skoczek Aeroklubu Krakowskiego, **Janusz Śmiłek** — 0,600 pkt. Walka była zacięta, o czym świadczyć może wynik skoczka Kazimierza Dziewita z Aeroklubu Mieleckiego, który na 8 oddanych skoków uzyskał 5 „center" i znalazł się dopiero na 8 pozycji.

Druga konkurencja — skoki na akrobację — przyniosła sukces **Leszkowi Wąsowiczowi** z Aeroklubu Wrocławskiego, którego średnia z 4 skoków wynosi 8,5 s. Drugie miejsce zajął **Mirosław Pokropek** z WKS „Zawisza" — 8,6 s. Trzecie miejsce zajął **Henryk Nawrat** z Aeroklubu Śląskiego — 9 s. Faworytem tej konkurencji był Andrzej Belicki z WKS „Zawisza", który osiągał czasy w granicach 7,5 s, lecz w jednym skoku zaprzepaścił swe szanse. Wyniki czołówki są dowodem szybkiego zbliżania się młodzieży do osiągnięć najlepszych skoczków kraju.

Mistrzem Polski został **HENRYK NAWRAT z Aeroklubu Śląskiego.** Tytuły wicemistrzów zdobyli w kolejności: **MIROSŁAW POKROPEK z WKS „Zawisza"** (srebrny medal) i **WIESŁAW JUCEWICZ z WKS „Orlęta"** (brązowy medal).

W trzeciej konkurencji — skokach grupowych na celność lądowania — zwycięstwo odnieśli skoczkowie **WKS „Zawisza"**, przed ekipą **Aeroklubu Śląskiego** i **WKS „Wawel".**

XIV Spadochronowe Mistrzostwa Polski Juniorów cechowały się bardzo sprawnym i bezawaryjnym przebiegiem. Łącznie wykonano ponad 1 300 skoków. Organizacja mistrzostw stała na wysokim poziomie, co zawdzięczać należy personelowi powołanemu do obsługi imprezy. Na szczególne wyrazy uznania zasługują: kierownik Aeroklubu Elbląskiego **Jerzy Felde,** sędzia główny inż. **Bogusław Plamowski,** kierownik sportowy **Janusz Stachowicz,** kierownik skoków **Jan Siudak** oraz załogi samolotów i członkowie komisji sędziowskiej. Piloci **Leszek Żórawski** i **Janusz Talarczyk** swoimi umiejętnościami w znacznym stopniu przyczynili się do powodzenia rozgrywanej imprezy.

Serdeczna gościnność i opieka była zasługą gospodarzy terenu — I Sekretarza KM PZPR **Medarda Riefa,** prezydenta miasta Elbląga mgra **Zdzisława Wąsa** oraz innych, którzy stworzyli doskonałe warunki pobytu wszystkim uczestnikom mistrzostw. Dzięki ich staraniom, młodzi zawodnicy mieli również możność poznania i zwiedzenia historycznych obiektów.

EDMUND JAWORSKI

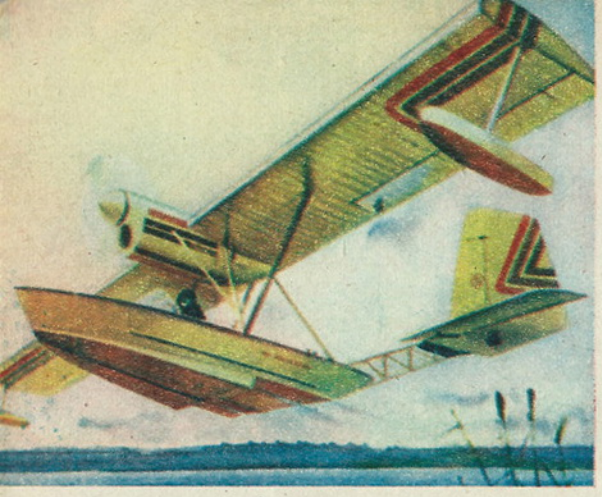
Na zdjęciach: Uroczyste otwarcie mistrzostw i sportowa walka w powietrzu.
Zdjęcia: E. JAWORSKI i H. KUCHARSKI

XIV SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW
Elbląg ● 11—20 sierpnia 1977 r.

WYNIKI INDYWIDUALNE: 1. Henryk Nawrot (Aeroklub Śląski) — 5,322 pkt; 2. Mirosław Pokropek (WKS „Zawisza") — 5,417 pkt; 3. Wiesław Jucewicz (WKS „Orlęta") — 5,442 pkt; 4. Leszek Mańkowski (WKS „Wawel") — 5,544 pkt; 5. Kazimierz Dziewit (Aeroklub Mielecki) — 5,548 pkt; 6. Lech Stachurski (WKS „Orlęta") — 5,991 pkt; 7. Maciej Antkowiak (Aeroklub Poznański) — 6,116 pkt; 8. Adam Glazar (WKS „Wawel") — 6,242 kpt; 9—10. Jerzy Szulgowski (WKS „Śląsk") i Leszek Wąsowicz (Aeroklub Wrocławski) — po 6,261 pkt. **Dziewczęta:** 35. Beata Leszczyńska (Aeroklub Bydgoski) — 8,833 pkt; 47. Irena Szwedek (Aeroklub Kujawski) — 10,757 kpt; 48. Ewa Wasilewska (Aeroklub Białostocki) — 10,815 pkt.

SKOKI GRUPOWE: 1. WKS „Zawisza" — 0,380 pkt; 2. Aeroklub Śląski — 0,478 pkt; 3. WKS „Wawel" — 0,530 pkt; 4. Aeroklub Rzeszowski — 0,557 pkt; 5. WKS „Orlęta" — 0,631 pkt.

KLASYFIKACJA DRUŻYNOWA: 1. WKS „Wawel" — 18,703 pkt; 2. WKS „Zawisza" — 19,817 pkt; 3. WKS „Orlęta" — 19,985 pkt; 4. Aeroklub Śląski — 21,992 pkt; 5. Aeroklub Wrocławski 24,097 pkt.



LATAJĄCA MOTORÓWKA

W Związku Radzieckim prowadzona jest interesująca akcja pod kryptonimem NTTM, oznaczającym naukowo-techniczną twórczość młodzieży. Pod auspicjami tej działalności organizowane są coroczne wystawy prezentujące dorobek młodocianych konstruktorów.

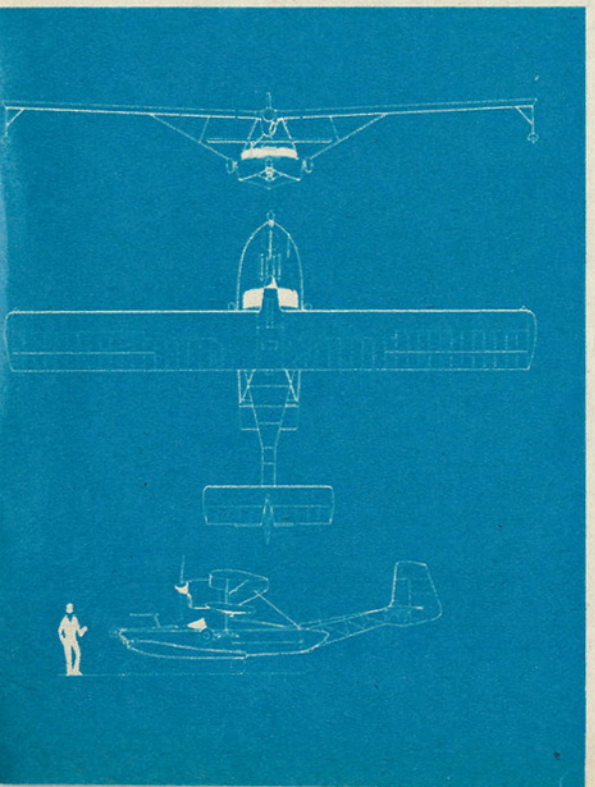
W akcji NTTM czynny udział biorą członkowie studenckiego biura konstrukcyjnego (SKB) przy Ryskim Instytucie Inżynieryjnym Lotnictwa Cywilnego im. Czerwonego Sztandaru (RKIIGA). Studenci-konstruktorzy Przybylskij, Szwejgert, Jagniuk, Boryszew, Pikanow, Łowcow, niemal co roku demonstrują na kolejnej wystawie NTTM jakąś zaskakującą nowość.

Szlagierem wystawy w 1976 r. był zrealizowany projekt lekkiej amfibii — RKIIGA-74 — zbudowanej w układzie latającej łodzi, a właściwie latającej motorówki.

Temat projektu studentów łotewskich nie był przypadkowy. Od 1934 roku czyli od chwili zakończenia produkcji amfibii Szawrow Sz-2, a tym bardziej od roku 1956, kiedy to ostatni egzemplarz tego wodnosamolotu został wycofany z eksploatacji (!) w Związku Radzieckim odczuwa się brak maszyn tej klasy. Jedynym dostępnym dziś „lekkim" wodnopłatem jest pływakowa wersja An-2 (produkcji polskiej) o nośności ponad 1 t.

W bardzo częstych przypadkach, kiedy np. do bazy należy przewieźć jednego geologa lub worek z żywnością o masie 100 kg — An-2 wykorzystuje zaledwie ok. 10 proc. swych możliwości transportowych. Innego, lżejszego wodnosamolotu po prostu nie ma.

Projekt studentów z Rygi stanowi propozycję wyjścia z impasu. Opracowali oni i wykonali niewielką, 2—3-miejscową amfibię z silnikiem o mocy zaledwie 85 kW (115 KM). Dla porównania silnik An-2W ma moc 740 kW (1 000 KM), czyli niemal dziewięciokrotnie więcej. Przyjęte przez studentów wymagania techniczne zakładały maksymalną prostotę budowy i obsługi oraz duże zastosowanie gotowych elementów.



Do budowy samolotu użyto, po pewnych zmianach, kadłuba seryjnie produkowanej łodzi motorowej — stąd właśnie tytuł artykułu — latająca motorówka. Konstrukcyjne i warsztatowe prace studentów przebiegały pod opieką kandydata nauk technicznych RKIIGA, Muchamiedowa i wykładowcy Cejtlina oraz inżyniera Biriukowa.

Pierwszy lot wodnosamolotu RKIIGA-74 odbył się 17 września 1974 r. Oblatywaczem był pilot łotewskiego zarządu lotnictwa cywilnego Abramow. Samolot wylatał we wstępnym etapie prób ponad cztery godziny. Po wprowadzeniu koniecznych poprawek i uzupełnieniu, a zwłaszcza po zamontowaniu podwozia kołowego (prototyp latał jako wodnosamolot, nie amfibia) nastąpi drugi etap prób, który powinien zakończyć się wydaniem świadectwa typu.

RKIIGA-74 jest 2—3-miejscową, jednosilnikową amfibią, zbudowaną w układzie latającej łodzi, zastrzałowego górnopłatowca, konstrukcji mieszanej. Jako kadłub-łódź wykorzystano bardzo popularną w Związku Radzieckim turystyczno-wycieczkową łódź motorową „Progress". W gotowym, seryjnie produkowanym kadłubie łodzi dokonano tylko kilku niewielkich zmian. Główną zmianą było dodanie redanu (stopnia) mającego na celu łatwiejsze oddzielanie się podłodzia od powierzchni wody. Dodano również klinową owiewkę z tyłu łodzi dla zredukowania oporów aerodynamicznych. Do celów użytkowo-transportowych wykorzystano tylko przednią część kabiny motorówki. Mieści się tam odkryta kabina załogi — dwóch pilotów lub pilota i jednego-dwóch pasażerów. Sterowanie zdwojone. Kabina osłonięta jest wiatrochronem z jednego arkusza szkła organicznego. Pomieszczenie za kabiną wykorzystano na zbiornik paliwa. Jest ono nakryte owiewką. Na burtach łodzi wsparto kratową konstrukcję nośną, na której szczycie umieszczono element będący jednocześnie centropłatem (środkową częścią skrzydła) i wspornikiem zespołu napędowego. Z tyłu kadłuba łodzi umocowano skośną belkę kratową, krytą płótnem, stanowiącą wspornik usterzenia.

Skrzydła samolotu zapożyczono ze znanego szybowca szkolnego „Primorec". Konstrukcja skrzydeł całkowicie metalowa, dwudźwigarowa. Żebra tłoczone z blachy. Pokrycie w części przedniej metalowe (dural), w tylnej płócienne. Lotki typu Fryze'go, różnicowe, wychylane w górę 35°, a w dół 15°, kryte płótnem. Klap brak. Na końcach skrzydeł umocowano niewielkie pływaki wspornikowe, zapobiegające większym przechyłom bocznym łodzi. Skrzydła są podparte do kadłuba metalowymi zastrzałami.

Usterzenie klasyczne, wolnonośne również wzięte z szybowca „Primorec". Stateczniki kryte blachą, stery — płótnem. Ster kierunku trapezowy, jest odciążony aerodynamicznie, rogowo. Ster wysokości dzielony, odciążony osiowo, wyposażony w klapki wyważające na obu połówkach.

Podwozie (na prototypie nie zainstalowane) trójkołowe z kołem przednim, niechowane, ale podnoszone do wodowania i w czasie lotu. Podwozie główne zamocowane po bokach łodzi podnosi się w przód o 90°, tak że golenie przyjmują położenie poziome. Goleń przednia wykonuje podczas podnoszenia kąt około 120° tak że koło przednie ustawia się tuż przed dziobem łodzi, stanowiąc zderzak cumowniczy.

Napęd samolotu stanowi tłokowy, czterocylindrowy silnik M-332 (produkcji CSRS) o mocy startowej 100 kW (140 KM) i mocy trwałej 85 kW (115 KM), zamontowany nad kadłubem na centropłacie skrzydła. Silnik napędza metalowe, dwułopatowe śmigło przestawialne, ciągnące. Płaszczyzna tarczy śmigła znajduje się przed wiatrochronem kabiny. Silnik jest wyposażony w prądnicę i rozrusznik elektryczny, zasilany przy rozruchu z pokładowego akumulatora I2A-30. W owiewce za silnikiem umieszczono zbiornik i instalację olejową. Paliwo znajduje się w zbiorniku umieszczonym w kadłubie łodzi za kabiną i podawane jest do silnika przy pomocy elektrycznej pompy zbiornikowej.

DANE TECHNICZNE

WYMIARY: Rozpiętość płata — 13,24 m, rozpiętość usterzenia — 3,25 m, długość — 8,10 m, wysokość — 2,34 m, szerokość łodzi — 1,70 m, pow. nośna — 20,2 m², wydłużenie — 8,7.

MASY: Masa własna — 550 kg, masa całkowita — 750—800 kg, obciążenie pow. — 50 kg/m², obciążenie mocy — 8 kg/kW (7,1 kg/KM).

OSIĄGI: Prędkość przelotowa — 140 km/h, prędkość lądowania — 75 km/h, wznoszenie — 6,0 m/s, pułap praktyczny — 4000 m, zasięg — 500 km, rozbieg (na wodzie) 250 m, dobieg — 80 m.

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

PARYŻ '77

OD NASZEGO SPECJALNEGO WYSŁANNIKA
Tekst i zdjęcia: PAWEŁ ELSZTEIN

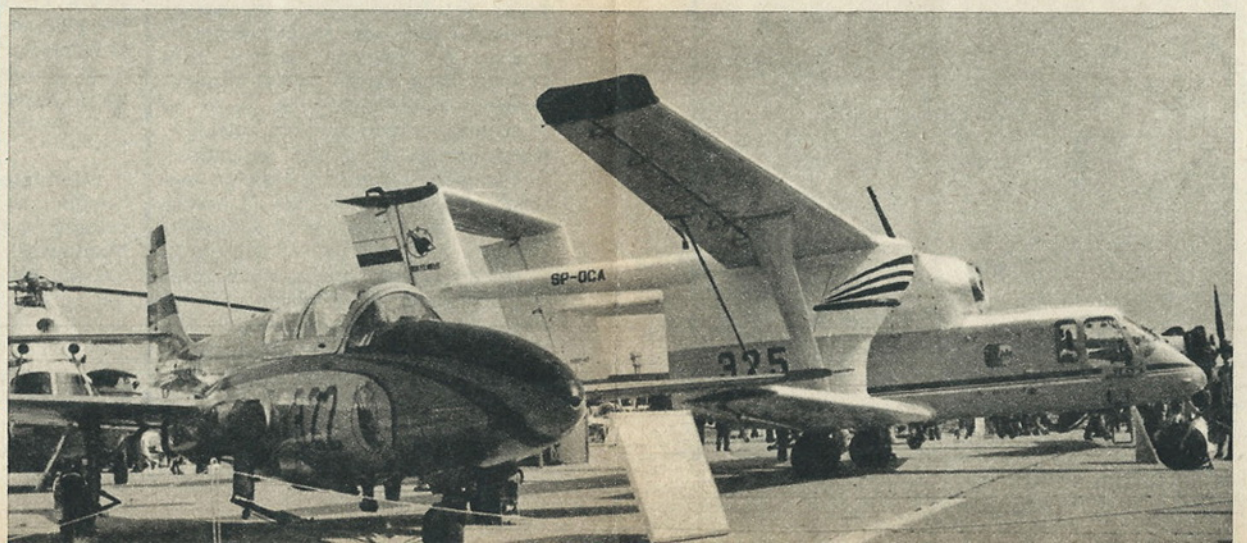
10

Inż. Wiesław Mercik (w okularach) z PZL-Świdnik przy swoim Mi-2. 10 lat temu po raz pierwszy demonstrował nasz śmigłowiec na Le Bourget.

Mgr inż. Krzysztof Kuczyński, Naczelny Dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL", na polskim stoisku w towarzystwie A. Nowackiej z Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego Przemysłu Lotniczego PEZETEL. -

Skończyły się pokazy. Piloci: Stanisław Wasil i Andrzej Ablamowicz startują tym razem na „Melexie". Do zobaczenia w Paryżu za dwa lata!

Jedyne bodaj zdjęcie, na którym udało się uchwycić cztery nasze maszyny razem. Tylko PZL-110 schował się za potężnym M-15. Zdjęcia: Aviation Magazine (1), W. Reda (1).



NA pokładzie Iła-62 „Kazimierz Pułaski" nie trzeba martwić się czy lecimy po dobrym, właściwym kursie, czy przypadkiem starczy nam paliwa, albo czy nie zabraknie kanapek i gorącej kawy. Wszystkie te kłopoty nie dotyczą pasażerów PLL LOT. I kiedy tak rozmyślam o szybkości współczesnych samolotów pasażerskich i wygodzie podróżowania, nie mogę usiedzieć spokojnie, bo ciągle staram się wypatrywać, beznadziejnie zresztą, eskadry naszych samolotów przemierzających trasę Warszawa—Paryż.

Zadanie wbrew pozorom nie było łatwe. Chodziło o przelot maszyn różnego zasięgu i przeznaczenia. Ani M-15, ani M-18 na przykład nie są przeznaczone do pokonywania Atlantyku, nawet do lotów na zbyt duże odległości. Jako maszyny rolnicze nie muszą zresztą dysponować wielkim zasięgiem, a na tablicach przyrządów nie ma u nich wyposażenia do nawigacji satelitarnej. Wspominam o tym jedynie, aby podkreślić trudność przebazowania, jak to niektórzy nazywają, samolotów z Polski do Francji i odwrotnie. Jeśli dodamy różne prędkości podróżne jednostek naszej eskadry, to można mieć jakie takie wyobrażenie o trudnościach, powiedzmy organizacyjnych — w żadnym przypadku nie pilotażowych, bo nasi piloci polecieliby na wszystkim, na czym można się tylko utrzymać w powietrzu. Problem pierwszy — jaką wybrać trasę? Taką, aby poszczególne punkty etapowe odpowiadały „Iskrze". Przepraszam, taką aby od punktu do punktu mógł spokojnie przelecieć „Dromader". O nie. Taką trasę tylko możemy wybrać, która będzie najwygodniejsza dla śmigłowca Mi-2 albo dla PZL-110... Gdyby samoloty mogły się kłócić, spór trwałby do dziś. Ale od czego mamy specjalistów? I oto pewnego dnia majowego do niezwykłego lotu ruszyła z Okęcia niecodzienna wyprawa samolotów. Sześć maszyn startuje jedna z drugą. Trasa precyzyjnie wytyczona wiedzie do Bydgoszczy i Gdańska, a stąd do Roenne-Malmoe, potem przez Odense, Hamburg, Groningen, Zuid i Limburg, Lille do Paryża. Na pokonanie tej trasy eskadra zużywa 4 dni.

Andrzej Abłamowicz, urzędowy koordynator naszych pokazów lotniczych w Paryżu i jednocześnie pilot M-15, opowiada mi szczegółowo o przebiegu lotu.

— Lot do Paryża był wspaniałym wydarzeniem. Jeśli o mnie chodzi, był to lot na werandzie dobrze oszklonej umożliwiającej widok na całą prawie Europę. Od Słupska do Hamburga mieliśmy doskonałą widoczność. Pyta pan jak lecieliśmy? Otóż w naszej eskadrze były dwa An-2 serwisowe, które — jak wiadomo — nie boją się ani wielkich odległości, ani nocy, mgieł i innych kaprysów pogody. Mają doskonałe wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne. Aeny zatem prowadziły dwa nasze zespoły, biorąc na swe barki — może skrzydła, lepiej będzie — całą nawigację. W pierwszym zespole leciał An-2, PZL-110 i M-15, a w zespole drugim w odstępie półgodzinnym drugi An-2 i „Dromader". Osobno natomiast, tym samym szlakiem, leciała „Iskra". W ten sposób ściśle podzieleni rolami — ja na przykład prowadziłem całą korespondencję, łączność ze stacjami naziemnymi — mieliśmy gwarancję, że lot zostanie przeprowadzony w jak najkorzystniejszych dla załóg i samolotów warunkach, przy zachowaniu maksymalnego bezpieczeństwa. Mogę dodać, że w poszczególnych zespołach lecieliśmy w szyku mniej więcej w odległości 100 m od siebie. Naturalnie, mieliśmy łączność radiową. W celu zmniejszenia kosztów, a szczególnie opłat lotniskowych, przeskakiwaliśmy kilka odcinków na maszynach o większym zasięgu. Jedynie M-15 i PZL-110 zmuszone były do międzylądowań w określonych punktach. Aby jednak nie było za wesoło, mogę powiedzieć, że mieliśmy przygodę. Zgodnie z planem powinniśmy lądować w Holandii w miejscowości Groningen. Hamburg powiadomił nas jednak, że Groningen nie przyjmuje! Szybko skrzyknęliśmy się i Odense skierowało nasze maszyny na rezerwowe lotnisko do Maastricht. Mówiąc skierowało, mam na myśli kontrolę tamtejszego obszaru powietrznego. Wszystko się dobrze zatem skończyło, a przyczyną blokady lotniska etapowego w Groningen był atak terrorystów molukańskich na pociąg z pasażerami i zatrzymanie zakładników. Przeskoczyliśmy zatem niespokojny obszar i w pełnej gali lądowaliśmy na Le Bourget. Tylko nasze dwie maszyny serwisowe musiały przebazować do Toussus le Noble, około 50 km od Paryża, gdyż zgodnie z ustaleniami nie mogły być przyjęte na lotnisko zarezerwowane wyłącznie dla maszyn przeznaczonych do pokazów.

— No dobrze, a gdzie Pan zgubił śmigłowiec Mi-2?

— On leciał zupełnie inną trasą, która wiodła ze Świdnika przez CSRS, Wiedeń do Salzburga i Bazyleę do Paryża. A zatem przez pięć państw. Cała podróż trwała 3 dni. Nie muszę dodawać, że wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne śmigłowca Mi-2 jest bardzo bogate, a pilot, kolega **Wiesław Mercik** doskonale daje sobie radę na międzynarodowych szlakach.

Podobne pytania na temat lotu zadałem Abłamowiczowi już w Warszawie. Okazało się, że i powrót obfitował w przygody. Zaczęło się od burzy gradowej w Lille, która opóźniła podróż i stwarzała nieprzyjemne sytuacje. Ale burza była fraszką wobec nagłego, niespodziewanego zmętnienia powietrza gdzieś nad środkiem Bałtyku. Widzialność tak się pogorszyła, że piloci w ogóle stracili kontakt wzrokowy ze sobą. Jedyna wówczas słuszna decyzja, to rozejść się wachlarzem jak najszybciej, aby udaremnić zderzenie, no i naturalnie zmienić wzajemnie wysokość lotu. Tak też uczyniono. Ale sytuacja zaczynała się pogarszać i dopiero Kontrola Obszaru PRL uratowała, jak twierdzi Abłamowicz, sytuację. Wszystko skończyło się dobrze i w Gdańsku cała eskadra lądowała z dokładnością do 3 minut.

— Proszę pana, gdyby nie Andrzej, dodaje w tym momencie pani **Aleksandra Nowacka** z Pezetela — zginęlibyśmy tutaj. Bardzo mi pomagał w sprawach organizacyjnych związanych z tegorocznymi pokazami na Le Bourget. Dwa lata temu, ja słaba kobieta, musiałam być i na wieży kontroli, na codziennych odprawach pilotów, a poza tym pamiętać o stoisku, administracji, delegacjach i tysiącu innych spraw. To było trudne. W tym roku wszystko szło sprawnie. Chociaż zaczęło się jak to zwykle bywa, z pewnymi kłopotami.

— Może Pani powie, jak to się zaczęło?

— W grudniu ub.r. pojechałam do Paryża na 3 dni, aby losować — tak to się nazywa — miejsca dla naszych stoisk w hali i dla samolotów na otwartej przestrzeni. Wszystkie moje prośby zostały przychylnie załatwione. Zastępca dyrektora naczelnego Salonu, pan **Jean Garat,** uprzedzał niejako wszystkie moje życzenia i dzięki temu mieliśmy, moim zdaniem, bardzo dobre stoiska, gdy chodzi o ich położenie. Druga sprawa to uzgadnianie z wytwórniami podległymi naszemu zjednoczeniu PZL różnych spraw. Na przykład trudno było przekonać wytwórnie o celowości atrakcyjnego malowania samolotów rolniczych. Ale opory jakoś pokonano. Trudne było na pewno dotrzymanie terminów zgłoszenia wszystkich maszyn. Pierwszy kwietnia bieżącego roku był terminem nieprzekraczalnym. A jednak kiedy poprosiłam dyrekcję Salonu o zgodę na dopuszczenie jeszcze dwóch maszyn ponad plan, otrzymałam teleksem błyskawiczną zgodę. Były na przykład kłopoty z trasą lotu. Została ze względu na zasięg maszyn zmieniona, a za tą zmianą szły również inne formalności. Trasa lotu, mam na myśli cały program, była wyliczona dosłownie w sekundach. Kiedy start, kiedy lądowanie, kiedy paliwo, kiedy postój i tak dalej. Bo za tym szły odpowiednie koszty, które musiały być wkalkulowane, przewidziane z rozsądną na wszelki wypadek rezerwą. Jednym słowem, dużo niezbędnych druków. Na szczęście papierzyska nas nie zastraszyły.

— Czy to tylko Pani zasługa?

— Jak pan może przypuszczać, że odpowiem twierdząco? Największe zasługi ma oczywiście mój szef, czyli kierownik działu wystaw i targów, mgr **Janusz Matuszewski** z Pezetela, a na powodzenie ekspozycji w Paryżu mieli wpływ wszyscy, cała nasza ekipa.

— Odnotowałem sporą liczbę gości z kraju, z dyrektorem Zjednoczenia „PZL" mgr. inż. **Krzysztofem Kuczyńskim** i mgr inż. **Władzimierzem Wilanowskim,** dyrektorem PLL LOT na czele.

— Tak, mieliśmy wizyty wielu gości, specjalistów z poszczególnych wytwórni „PZL". W sumie było 70 osób. Co prawda, były to pobyty krótkie, ale i one umożliwiły rzut oka na światowy dorobek pokazany na Salonie. Wśród Polaków z kraju odnotowaliśmy 40 studentów. To też objaw ważny i nastrajający optymistycznie.

— A czy przypomina sobie Pani wizytę starszego pana z córkami, który przedstawił się jako górnik, Polak z Francji. Z jaką dumą oglądał samoloty ze starego kraju, jak serdecznie się z nami witał i potem z żalem żegnał?

— Takich wzruszających spotkań było więcej. To chyba też przykład korzyści naszej obecności na tego rodzaju wystawach międzynarodowych.

— No cóż, za dwa lata odbędzie się 33 Salon Lotniczy i Astronautyczny. Czy przygotowania trzeba już zaczynać?

— Mnie się wydaje, że już warto o tym myśleć.

NOWOŚCI DLA KLUBU 1:72

W ostatnim okresie u naszych sąsiadów z zachodu i południa pojawiły się nowe modele plastykowe. W Czechosłowacji ukazał się model samolotu Avia S-199 (zmodyfikowana wersja niemieckiego samolotu myśliwskiego Me-109G, który po zakończeniu działań wojennych był produkowany w Czechosłowacji). Model wykonany jest starannie z dużą ilością detali zewnętrznych. Po raz pierwszy jakość kalkomanii dodawanej do modelu jest znacznie lepsza niż to miało miejsce dotychczas. Producent przewidział możliwość wykonania modelu w dwóch wersjach konstrukcyjnych różniących się osłoną kabiny, a także w trzech wersjach kolorystycznych. W zasadzie sam model nie wymaga poprawek, z wyjątkiem goleni podwozia, które są zbyt grube i brak jest zaznaczenia amortyzatorów.

W NRD pojawiły się nowe wyroby wytwórni „Plasticcard" w podziałce 1:100. Obok tradycyjnych modeli samolotów pasażerskich „Mercure" i „Turbolet", „Plasticard" oferuje także model radzieckiego bombowca Tu-2. Wszystkie trzy modele opracowane zostały bardzo starannie i zgodnie z dokumentacją prezentowaną w miesięczniku „Modellbau-Heute". Niezbyt dokładna jest natomiast instrukcja montażu oraz kalkomania.

T. K.

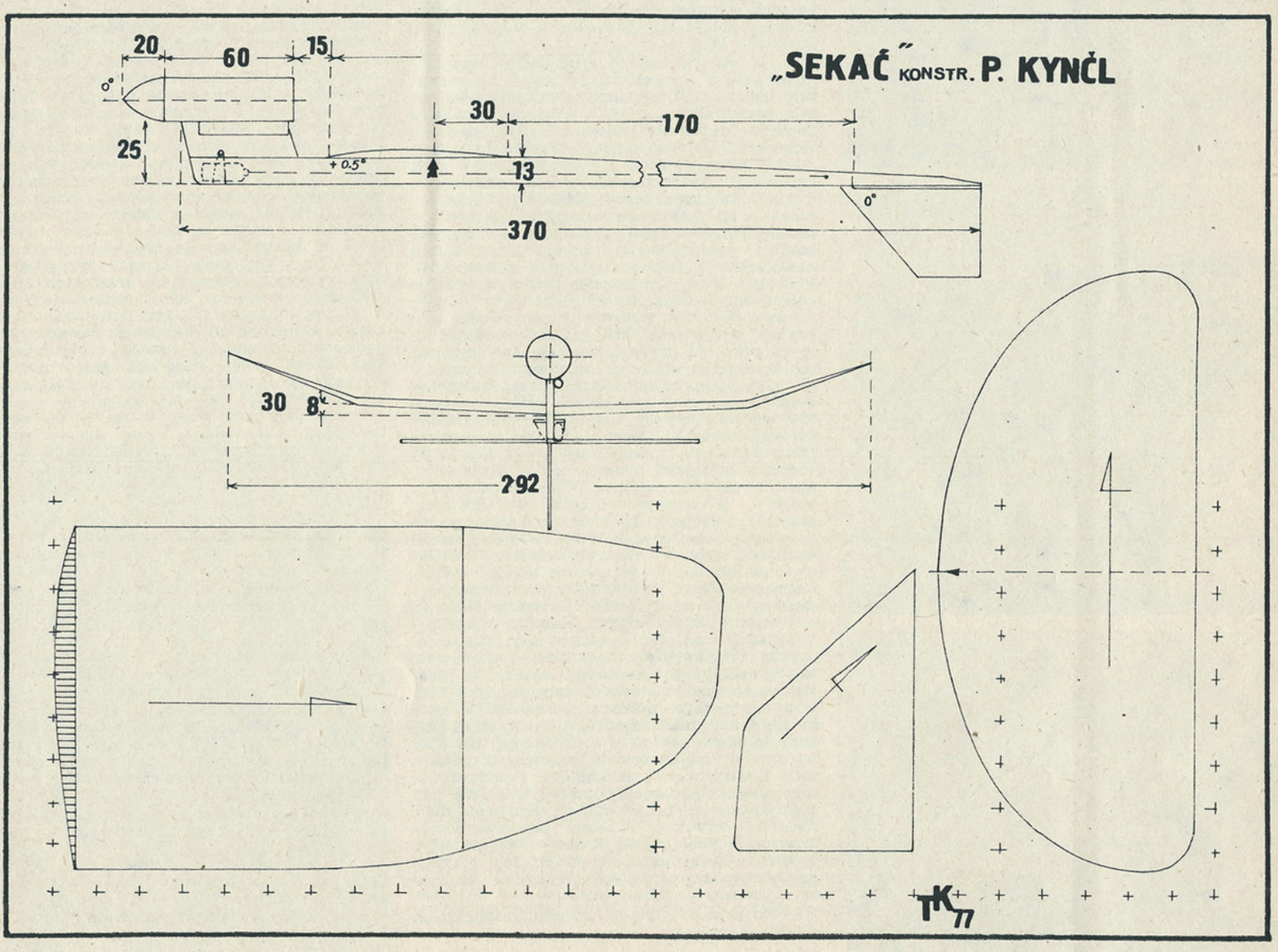
SAMOLOT RAKIETOWY Z TORUNIA

Model samolotu rakietowego jakim startował na międzynarodowych zawodach w Toruniu zdobywca trzeciego miejsca Prumysl Kyncl (CSRS) przedstawiony jest na rysunku. Model wykonany został z bardzo lekkiej balsy (płat i usterzenie) wzmocnionej papierem japońskim oraz z balsy średniej (kadłub). Całość czterokrotnie malowana rzadkim lakierem nitro i raz ozdobnie lakierem fluoryzującym, zapewniającym dobrą widzialność modelu. W kategorii rakiet czasowych w zasadzie nie prezentowano nowinek technicznych. Można jedynie powiedzieć parę słów na temat czy startować z rakietą o dużej średnicy czy też z cienką o średnicy zbliżonej do średnicy silnika. W Toruniu zawodnicy startowali z obydwoma typami rakiet i w wyniku ostatecznym okazało się, iż zwycięzcy latali głównie rakietami o małej średnicy, które pomimo znacznie mniejszej powierzchni czaszy spadochronu osiągały większe czasy lotu niż rakiety „grube". Sytuacja w kategorii rakiet czasowych byłaby jaśniejsza gdyby przepisy FAI ograniczyły powierzchnię czaszy spadochronów tak jak to jest w przypadku rakiet z taśmą. Zmusiłoby to modelarzy do budowy rakiet o bardziej doskonałych liniach aerodynamicznych, które zapewniłyby większą wysokość lotu rakiety, a tym samym i większy czas lotu.

Kolejną, bardzo ważną sprawą w rakietach czasowych są spadochrony. Przekonali się o tym wszyscy uczestnicy zawodów w Toruniu, a zwłaszcza reprezentanci CSRS, których rakiety osiągały wysokie pułapy lecz jedynie sporadycznie spadochrony działały prawidłowo. Kłopotów tych nie mieli reprezentanci Bułgarii, używający na spadochrony metalizowanej folii amerykańskiej oraz reprezentanci polscy, którzy latali na spadochronach wykonanych z folii z opakowań od bananów(!). Folia „bananowa" jest bardzo cienka i nie ulega elektryzacji, daje więc 100-procentową pewność otwarcia spadochronu.

Na zakończenie parę słów na temat modeli makiet, a zwłaszcza przepisów do punktacji wykonania i oceny lotu. Przepisy te faworyzują modele rakiet dwustopniowych oraz modele o bardzo złożonym kształcie kadłuba, usuwając w cień jakość wykonania. Tak więc opłaca się wykonać makietę „Saturna-Vb", z małą ilością detali, aby wygrać z doskonale wykonaną makietą rakiety prostszej przykładowo „Meteora-2", który wykonany został z dużą ilością detali. Obok wykonania bardzo ważnym elementem stała się wierna dokumentacja modelu, szczególnie zdjęcia. Do punktacji jest wyraźnie wymagane co najmniej jedno zdjęcie barwne. Tak więc mogą wystąpić spore kłopoty ze zdobyciem przez modelarzy dobrej dokumentacji modeli pewnych typów rakiet przy jednoczesnym nadmiarze dokumentacji pewnych określonych typów. Na przykład w Toruniu było aż siedem „Saturnów".

TOMASZ J. KOWALSKI



W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

LISIE KĄTY JAK NOWE

Lisie Kąty są w lotnictwie sportowym synonimem czegoś bardzo ciepłego, serdecznego, swojskiego. Są miejscem wielce urokliwym wśród lasów i uprawnych pól. Kojarzą się z możliwością dobrego polatania na szybowcach, miłego spędzenia lotniczych wakacji i dobrego, urlopowego wypoczynku. Na niepowtarzalną atmosferę Lisich Kątów składają się cisza okolicy, żywiczne powietrze, zapach polnego kwiecia, grzyby i poziomki w lesie, spacery nad Osę, przepiękne widoki z lotu ptaka, wielka pracowitość i niezwykła życzliwość ludzi. Do Lisich Kątów zawsze przyjeżdża się z radością. Wyjeżdza się z nich z uczuciem pewnego żalu, że to już koniec pobytu, że chciałoby się zostać tam dłużej.

Lisie Kąty zapisały piękną kartę lotniczej działalności. Przez wiele powojennych lat były Mekką najlepszych polskich szybowników. I chociaż z czasem funkcję tę przejęło Leszno, Lisie Kąty były wciąż i są nadal cenionym ośrodkiem szybowcowym, przez który przewijają się corocznie setki pilotów, doskonaląc tam swój kunszt lotniczy.

W latach sześćdziesiątych Wyczynową Szkołę Szybowcową połączono z Aeroklubem Grudziądzkim. Aeroklub, którego lotnisko przejęło miasto pod zabudowę komunalną, przeniósł się do Lisich Kątów. Okoliczni piloci latali teraz razem z pilotami z całego kraju, bowiem niejako nowy AEROKLUB GRUDZIĄDZKI W LISICH KĄTACH przejął także funkcję dawnej Wyczynowej Szkoły Szybowcowej i stał się ośrodkiem o zasięgu ogólnopolskim. Tak przynajmniej wyglądało to z szyldu. Praktycznie jednak, Wyczynowa Szkoła Szybowcowa w Lisich Kątach wchłonęła Aeroklub Grudziądzki i rozszerzyła swoją działalność o usługi na rzecz lotników Grudziądza i okolic.

Kilka lat temu rozpoczęto prace modernizacyjne w Lisich Kątach. Najwyższy to był czas. Zaczęto od niwelacji i poszerzenia pola wzlotów. Kto pamięta dawne Lisie Kąty wie, że tamtejsze lotnisko a właściwie lądowisko było nie-wielkie, praktycznie dwukierunkowe. Prawie na jego środku był niewielki las z indywidualnymi zabudowaniami gospodarczymi — taki rodzaj wyspy, którą zresztą nazywano Tajwanem. Całe połacie tego niby lotniska były bardzo miękkie i nie nadawały się do lądowania nie tylko samolotów ale nawet szybowców.

Dziś lisiokącie pole wzlotów jest znacznie większe i gładkie jak stół. Nie pozostało śladu z „Tajwanu". Wprawdzie na skutek wykonywania prac etapami (żeby nie przerywać zupełnie działalności lotniczej), pewne części lotniska są jeszcze zbyt miękkie, ale jest nadzieja, że — przyjdzie walec i wyrówna.

Następnym etapem prac modernizacyjnych w Lisich Kątach był gruntowny remont budynku administracyjno-internatowego. Remont był właściwie przedbudową. Kilkunastoosobowe sale przerobiono na dwu, trzyosobowe pokoje i gustownie je umeblowano. Przebudowano także wiele inych pomieszczeń. Remont acz gruntowny, znacznie przedłużył się i wciąż trwa. Wiele jednak już zrobiono.

Nie czekając na zakończenie remontu, Aeroklub Grudziądzki w br. znów zaczął prowadzić intensywną działalność o zasięgu ogólnopolskim. Pomimo nieczynnej jeszcze stołówki, m.in. w lipcu prowadzono tam szkolenie podstawowe i wyczynowe, w sierpniu odbyły się w Lisich Kątach XII Krajowe Zawody Szybowcowe im. Szczepana Grzeszczyka oraz I Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet. We wrześniu, już po uruchomieniu stołówki, Aeroklub Grudziądzki w Lisich Kątach zorganizował jubileuszowe XX Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne.

Tak więc odnowione Lisie Kąty znów tętnią pełnią lotniczego życia i dobrze służą naszemu lotnictwu. Wprawdzie nie brak jest w Lisich Kątach problemów i trudności. Jednak pilot, który się tam wybierze może liczyć na dobre polatanie oraz na życzliwość pracowników i działaczy Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach. A to znaczy bardzo wiele.

Halny

SYLWETKA TYGODNIA

KRZYSZTOF LENARTOWICZ

Był o krok od zwycięstwa w rozegranych w sierpniu br. II Samolotowych Mistrzostw Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Ostatecznie zajął w tej imprezie piąte miejsce i walnie przyczynił się do zdobycia przez zespół Polski drużynowego wicemistrzostwa świata. Aktualnie jest jednym z najlepszych sportowych pilotów w kraju i jak wykazały mistrzostwa w Austrii — także w świecie.

Wychowanek i członek Aeroklubu Krakowskiego, na samolotach zaczął latać 11 lat temu. Latanie zawodnicze rozpoczął jako nawigator Edwarda Popiołka, z którym m.in. wywalczył mistrzostwo Polski (w 1973 r.), zajął 3 miejsce w I i zwyciężył w III Samolotowym Rajdzie Przyjaźni o memorial Żwirki i Wigury. Cztery lata temu debiutował w mistrzostwach Polski — z nawig. Mirosławą Sznejder — i od razu wywalczył awans do kadry narodowej. Na kolejnych mistrzostwach Polski — w Lesznie (1975 r.) i Pińczowie (1976 r.) — załoga ta dwukrotnie wywalczyła wiecemistrzostwo kraju. Krzysztof Lenartowicz na samolotach wylatał 800 godzin, ma uprawnienia instruktora samolotowego II klasy, lata również na szybowcach. Srebrny medalista mistrzostw świata ma 28 lat. Po ukończeniu Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie (zdobył tutuł magistra inżyniera automatyki) studiował na Uniwersytecie Jagiellońskim na... Wydziale Astronomii. W br. podjął pracę zawodową w Polskich Liniach Lotniczych LOT (obecnie kończy kurs drugich pilotów). Kawaler.

Startem i rezultatem w mistrzostwach świata — w których reprezentanci Polski debiutowali — potwierdził swój niewątpliwy talent i wielkie możliwości. (kh)

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

MAM CENNE MATE-RIAŁY

O pewien czas otrzymujemy listy od autorów z propozycjami napisania określonych artykułów. Z niektórych chętnie korzystamy. Współpracę z autorami interesujących artykułów bardzo sobie cenimy. W tym przypadku zwracamy uwagę na to, aby artykuły były oryginalne, mało znane Czytelnikom i napisane w miarę zajmująco. Wśród nadsyłanych do redakcji propozycji bywają i takie, które budzą zdziwienie. Dlaczego? Oto bowiem bierzemy do ręki artykuły mniej lub więcej przepisane z ksiąg pamiątkowych wydanych w okresie międzywojennym.

Nadchodzą także do nas listy z konkretnymi propozycjami. Zacytuję fragment jednej z korespondencji na ten temat: „Od wielu lat jestem stałym czytelnikiem wydawanego przez Was tygodnika. Czytam go z dużym zainteresowaniem. Do napisania listu skłonił mnie fakt otwarcia nowego działu pod nazwą „Dzieje eskadr". W związku z publikacją tego ciekawego tematu chciałbym nawiązać kontakt z redakcją. Mam cenne materiały dotyczące historii polskiego lotnictwa. Materiały te dotyczą zaczątków lotnictwa polskiego, a kończą się na 1932 r.". Z dalszej treści listu wynika niedwuznacznie, że jego autor proponuje nam po prostu drukowanie na łamach naszego tygonika poszczególnych rozdziałów księgi pamiątkowej „Ku czci poległych lotników" wydanej z początkiem lat trzydziestych.

Z innej korespondencji dowiadujemy się, że jej autor dysponuje wieloma życiorysami poległych lotników. Zaznaczna jednak, że zdecydowana większość z nich zginęła do 1932 r. Jeden z załączonych życiorysów — jako próbka do naszej oceny i wypowiedzenia się, że jest w posiadaniu cennych materiałów — po sprawdzeniu okazał się również zaczerpniętym z księgi pamiątkowej „Ku czci poległych lotników".

Jeszcze jeden przykład: „Droga redakcjo — pisze w jednym z listów Janusz B. — jestem w posiadaniu opracowania o udziale naszych lotników w Challenge'ach 1932 i 1934. Zapewne wiecie, że wtedy właśnie zwyciężył Franciszek Żwirko i Jerzy Bajan. Materiały te zapewne Was zainteresują, więc poinformujcie mnie o sposobie ich wykorzystania". Nadesłana próbka wspomnianej propozycji jest przepisana ze „Skrzydlatej Polski" z 1934 r.

Drodzy Czytelnicy, piszący podobne listy z propozycjami współpracy z naszym tygodnikiem. Jeśli macie szczere chęci pisać o lotnictwie, notujcie to wszystko co przynosi dzień dzisiejszy. Zacznijcie od pisania kroniki, w której zawarte będą fakty czy też opisy z wydarzeń lotniczych na Waszym terenie lub w Waszym środowisku lotniczym: w drużynie harcerskiej, modelarni lotniczej czy też aeroklubie. Powinny to być — rzecz zrozumiała — wydarzenia ważniejsze: godny odnotowania wyczyn, zakończenie kursu szkoleniowego, rozegrane zawody, informacja o stałej opiece nad mogiłami poległych lotników, wystawa książek lub pamiątek lotniczych, spotkanie z czołowymi lotnikami naszego lotnictwa lub jego seniorami itp. Po pewnym czasie — oczywiście przy systematycznej pracy — staniecie się kronikarzami lotniczych wydarzeń na terenie Waszego regionu. Doświadczenie zdobyte w tej pracy pozwoli wam na podjęcie prób w pisaniu do kroniki krótkich ocen ważniejszych wydarzeń.

Zachęcając do prowadzenia kroniki nie miałem oczywiście na myśli pisania jej dla własnej przyjemności, wyłącznie dla siebie. Chodziło mi w tym przypadku o zakładanie i prowadzenie kronik zarówno aeroklubu, w tym także sekcji specjalnościowych (np. szybowcowej, modelarskiej, spadochronowej) jak również kół lotniczych drużyn lotniczych itp. Ciągle jeszcze mało uwagi przywiązujemy do zakładania i systematycznego prowadzenia kronik.

Proponuję także zakładanie kącików lotniczych w szkolnych izbach pamięci (w porozumieniu z kierownictwem szkoły). Trzeba wtedy odszukać zdjęcia dokumentalne i napisać zwięzłe informacje o wydarzeniach lotniczych Waszego regionu. Można eksponować model szybowca, samolotu, silnika, makietę szybowiska.

Zebrane przez Was materiały do kroniki warto wykorzystać z powodzeniem przy redagowaniu lotniczej gazetki ściennej. Z pracy redaktora takiej gazetki (np. w szkole za wiedzą wychowawcy) można mieć dużo zadowolenia i satysfakcji. Powodzenia.

Obserwator

Biuro LOTU znajduje się w samym centrum Tokio przy Nishi Shimbashi.

Redaktor M., któremu opowiadałem o swoim zamiarze niejubileuszowego opisania spraw związanych z lotem Bolesława Orlińskiego do Tokio, zastrzegł wyraźnie, że tytuł musi być porządny, żadne tam „notatki"... Trudno mi jednak było rozstać się z taką właśnie formą zapisu. Wprawdzie całość ta dojrzewała we mnie spokojnie jak słoje drzewa, ale w pewnym momencie zacząłem sporządzać wręcz swoisty „dziennik pokładowy".

Pamiętam doskonale ów dzień majowy 1973 roku. Niedziela była słoneczna i na pobliskie boisko sportowe zeszło sporo amatorów latających modeli. Było nawet trochę hałasu, ale modele szybowały elegancko i szybko wykonując dokładnie manualne polecenia swych twórców. Jednym ze zwycięzców został młody człowiek, którego samolot miał znaki rejestracyjne: SP-AJU. Nawet moja żona co się trochę zna na promieniach Rentgena rozpoznała natychmiast, że te same litery widniały kiedyś na nieco większym samolocie Skarżyńskiego.

Wydawało mi się potem, że była to jakaś maleńka klamra spinająca czasy dawne z chwilą bieżącą. Młody człowiek zwyciężył w zawodach. Jego mały model samolotu nawiązywał do wielkiego wyczynu polskiego lotnika.

W tym samym dniu z lotniska na Okęciu wystartował samolot IŁ-62 SP-LAC „Fryderyk Chopin" do dalekiego lotu do Tokio. Była to

Zapiski Sepdeczne

Samolot LOTU SP-LAC „Fryderyk Chopin" w chwilę po wylądowaniu na lotnisku Haneda w stolicy Japonii.

pierwsza — po wojnie — podróż polskiego samolotu do kraju na wyspach. Miałem to szczęście, że znalazłem się na jego pokładzie wraz z zespołem Filharmonii Narodowej. Dużo czasu spędziłem w kabinie pilotów, patrząc zarówno na ziemię jak i na twarze załogi. Byli bardzo przejęci, skupieni. Wiedzieli, oczywiście, o pionierskim, bohaterskim i sławnym locie Orlińskiego, ale wszelkie próby konwersacji na te tematy jakoś się nie udawały. Maszyna pracowała równiutko, lot był jak po stole, a mimo to czułem owo specyficzne napięcie.

Pilot Saint-Exupery pisał: „Pilota, mechanika i radiotelegrafisty nie czeka wielka przygoda, ale praca w laboratorium. Są posłuszni ruchom wskazówek, a nie biegnącym u ich stóp krajobrazom. Tam, na zewnątrz, góry kryją się w ciemnościach, ale to już nie są góry. To niewidzialne potęgi, których obecność trzeba obliczyć".

Obliczali, myśleli, lecieli. W Chabarowsku zmiana załogi. Kapitan Kamela oddaje stery w ręce kapitana Daukszy. Pan Mieczysław będzie lądował w porcie Haneda. Będzie drugi. Po Orlińskim...

Rozmowę jeszcze trudniej było prowadzić niż przedtem. Wydaje się, że sam lot jest ważniejszy od celu. Dolecieć bezpiecznie do mety. Wylądować na nieznanym lotnisku patrząc na mapę i słuchając głosu w słuchawkach...

Wszystko udało się znakomicie. Kiedy po kilku miesiącach spotkałem się z kapitanem Daukszą na ulicy zapytałem zaraz po dzień dobry: „Niech pan chociaż dzisiaj powie jakie główne uczucie towarzyszyło panu i załodze w tym pamiętnym locie do Tokio?

Kapitan się uśmiechnął i powiedział: „Przy przelocie nad tajgą cały czas myślałem, jak i gdzie tu wylądować gdyby coś"...

Potem zajrzałem do wspomnień Orlińskiego. Ten pisząc o locie do Krasnojarska zauważa: „Tajga czyni przykre, beznadziejne wrażenie. Gęstwa leśna, masa zwalonych drzew, błota i bagna — nieprzebyty teren... i dalej... jakieś 200 km same wzgórza skaliste, pokryte lasem — nieprzyjemne uczucie, co by były, gdyby tak wypadło lądować..."

Na szczęście nikt nie musiał, ale właśnie wtedy pomyślałem, że było by rzeczą ciekawą zrobić spotkanie, w którym piloci odrzutowca porozmawialiby sobie o tym jednym człowieku, który przed pół wiekiem pokonał tę drogę przebywając w powietrzu łącznie 126 godzin. Podróż odrzutowcem na trasie Warszawa — Moskwa — Chabarowsk — Tokio — Warszawa trwała 24 godziny.

★

Potem był jubileusz. Z okazji 50-lecia lotu Orlińskiego poczta polska przygotowała specjalny, okolicznościowy datownik. Podobnie było w Kanadzie, o czym zresztą dość szczegółowo pisała „Skrzydlata".

Kolejnym samolotem charterowym z Tokio przyleciała do Polski duża grupa Japończyków. Obok przedstawicieli Towarzystwa Japonia-Polska spora grupa dziennikarzy. Na konferencji prasowej pokazuję pocztówkę ze stemplem oraz bibliofilski egzemplarz małej książeczki pt. „Moje wrażenia z lotu do Tokio" (wydanej w 1927). Japońscy koledzy zapisali prawie wszystko. Nawet zdanie o samolotach wysłanych na powitanie Orlińskiego przez redakcję „Osaka Asahi Sihbun" oraz herbatce w lokalu dziennika „Asahi". Konferencja odbywała się dokładnie w 50 lat po lądowaniu kapitana Orlińskiego w Tokio. Powiedzieli, że sięgną do archiwów i będą o tym pisali po powrocie do kraju. Żałowali tylko bardzo, że „awiator Orliński" nie może im się pokazać osobiście.

★

Ja też żałowałem. Byłem w Toronto. Julian Żebrowski, rysownik i karykaturzysta doskonały, zaprosił rodaka na otwarcie swojej kolejnej wystawy poświęconej wybitnym Polonistom żyjącym w USA i Kanadzie. Chodzę i oglądam. Nagle zatrzymuję się przed sporym portretem dystyngowanego, starszego pana. Podpis informował: Pułkownik Bolesław Orliński. Pytam artystę kto to taki, bo był przecież pilot o tym samym imieniu i nazwisku.

To właśnie on sam. To ten co poleciał przed wojną do Tokio — informuje mnie Żebrowski.

— A gdzie go spotkałeś? Ktoś mi mówił, że mieszka teraz w Chicago.

— Nic podobnego. Mieszka tutaj w Toronto, tu masz telefon, możesz zadzwonić!

Tego samego dnia odlatywałem do Warszawy. Byłem zrozpaczony, bo w słuchawce odpowiadało mi tylko milczenie. Żeby choć kilka zdań zamienić z człowiekiem, który jest legendą. Znam go tylko z książki, ale od czasu lotu odrzutowcem stał mi się szczególnie bliski, wręcz intrygujący!

Nagle jest połączenie. Miły kobiecy głos prosi o chwilę cierpliwości i wkrótce słyszę: „Orliński, czym mogę służyć?"

Denerwowałem się bardzo. Wiedziałem, że o wszystko nie zdążę zapytać, telefon nie jest najlepszym medium do takiej ważnej rozmowy. Mój rozmówca mieszka dość daleko za miastem. Nie ma mowy o podróży nawet taksówką, skoro na lotnisko muszę już wyjechać za 45 minut. Kilka zdań zanotowałem potem w notesie. O książce — „teraz bym ją napisał inaczej". Wtedy byłem młody, interesowało mnie latanie, zabawa, a nie pisanie. Pomagali mi redaktorzy, ale dzisiaj widzę, że źle"...

Teraz podjął taką próbę redaktor Bogdan Ejbich, który nagrywał na taśmę moje opowieści, przygotowując do nowego książkowego ujęcia.

Opowiedziałem o przygotowaniach w Polsce do jubileuszu i zapowiedziałem przysłanie wszystkich materiałów, które uda mi się osiągnąć. Podziękowałem za miłą rozmowę i na zakończenie usłyszałem jeszcze serdeczne pozdrowienia dla wszystkich sympatyków lotnictwa w Polsce.

List datowany 24 września 1976 brzmiał następująco:

„Spieszę zawiadomić Sz. Pana, że kartkę PZF ze znaczkiem opieczętowanym pieczęcią pamiątkową naszego z L. Kubiakiem lotu W—T—W w 1926 roku otrzymałem wczoraj. Serdecznie Panu dziękuję.

Będzie to dla mnie cenną i drogą pamiątką, przypominającą dawne czasy minionej młodości i czynnego lotniczego życia.

Żałuję, że wierny mój towarzysz Leonard Kubiak nie dożył tego dnia, w którym spotyka mnie zaszczyt, przez okazaną pamięć od tak wielu ludzi.

Jeszcze raz dziękując Sz. Panu za łaskawą uprzejmość łączę wyrazy szacunku i poważania. Bolesław Orliński".

Potem ja otrzymałem specjalną kopertę wydaną przez lotników w Kanadzie ze stosownymi nadrukami po polsku i angielsku. Korespondencja stawała się częstsza.

Przez specjalną okazję wysłałem więc do Toronto egzemplarz „Życia Warszawy" z artykułem z cyklu „Warszawskie pożegnania" Jerzego Kasprzyckiego pod tytułem „Daleki lot". Dziennik z datą 27—28 listopada był w Toronto dosłownie dwa dni później. W liście napisałem, że gazetę zapewne otrzyma od wielu przyjaciół i rodziny, ale ja pragnąłem, by lotnik mógł i tym razem docenić szybkość odrzutowca. Pan pułkownik pochwalił tekst oraz bardzo dobry rysunek Mariana Stępnia: „Bardzo mnie wzruszył i uradował ten wyjątek z historii mojego życia".

★

Jednym z fragmentów opracowania pt. „Warszawa — Tokio — Warszawa — Pierwsi w historii lotnictwa" przygotowanego przez Bohdana Ejbicha („Głos Polski" 26.VIII.1976) znalazłem informację: „Zaraz po odsiedzeniu odwachu — opowiada Orliński, trochę się „obraziłem" na wojsko (po tym podwójnym loopingu ze stojącą dechą) i poprosiłem o bezpłatny urlop".

Natychmiast skojarzyłem ten fakt z fragmentem innego listu pana Bolesława, który mnie zapytywał: „Czy w szeregach pracowników LOTU, a może już wśród emerytów Waszej organizacji spotyka Pan Klemensa Długaszewskiego? Jeśli tak, to prosiłbym bardzo o pozdrowienie Go ode mnie. Jest to mój bardzo stary przyjaciel i mój były instruktor z Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu w roku 1921. Z Nim, jako pasażer, na samolocie „Bristol Fighter", wykonałem pierwszego „loopinga" w moim życiu".

Rozmowa z kapitanem Klemensem Długaszewskim była przemiła i wzruszająca, zarówno dla mnie jak i rozmówcy. Czy może być sympatyczniejsze wspomnienie ucznia? Czy może być mniej serdeczna radość profesora?

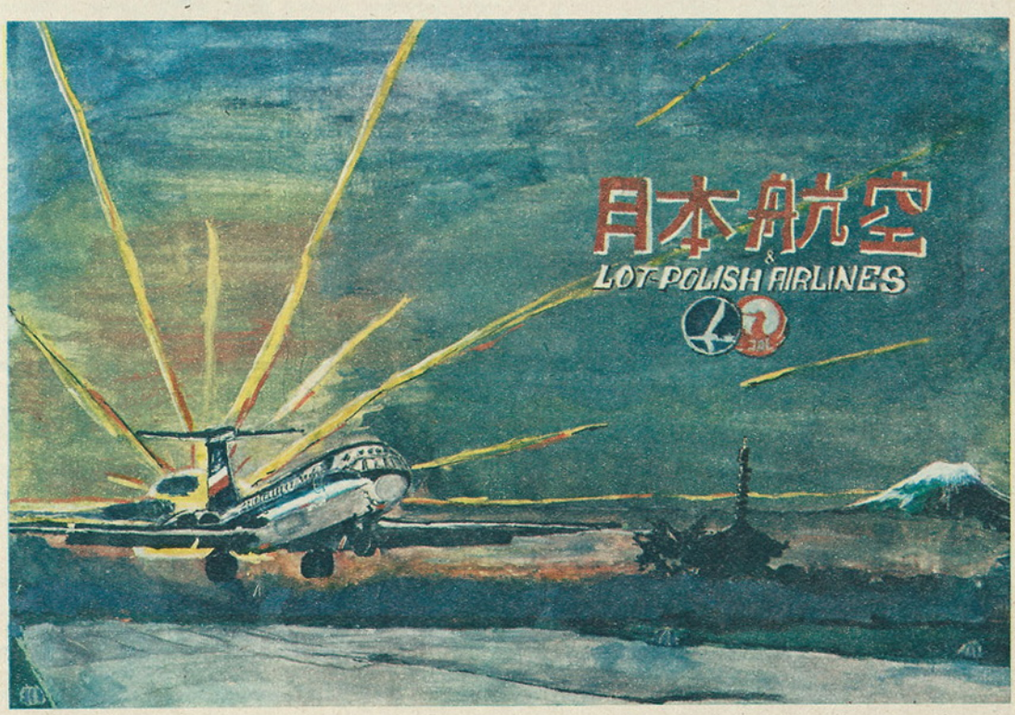
★

LOT podjął niedawno wysiłki, by w uroczystościach 50-lecia Aeroklubu Warszawskiego mógł wziąć także udział Bolesław Orliński. Stosowne zaproszenie skierował do Toronto przedstawiciel LOTU w Montrealu. Wczoraj otrzymaliśmy telex zawiadamiający, że z powodu poważnej choroby żony Bolesław Orliński nie będzie, niestety, mógł przylecieć do Warszawy.

Żałujemy bardzo Panie Bolesławie, ale mamy nadal nadzieję. Wczoraj odleciał kolejny charter do Tokio...

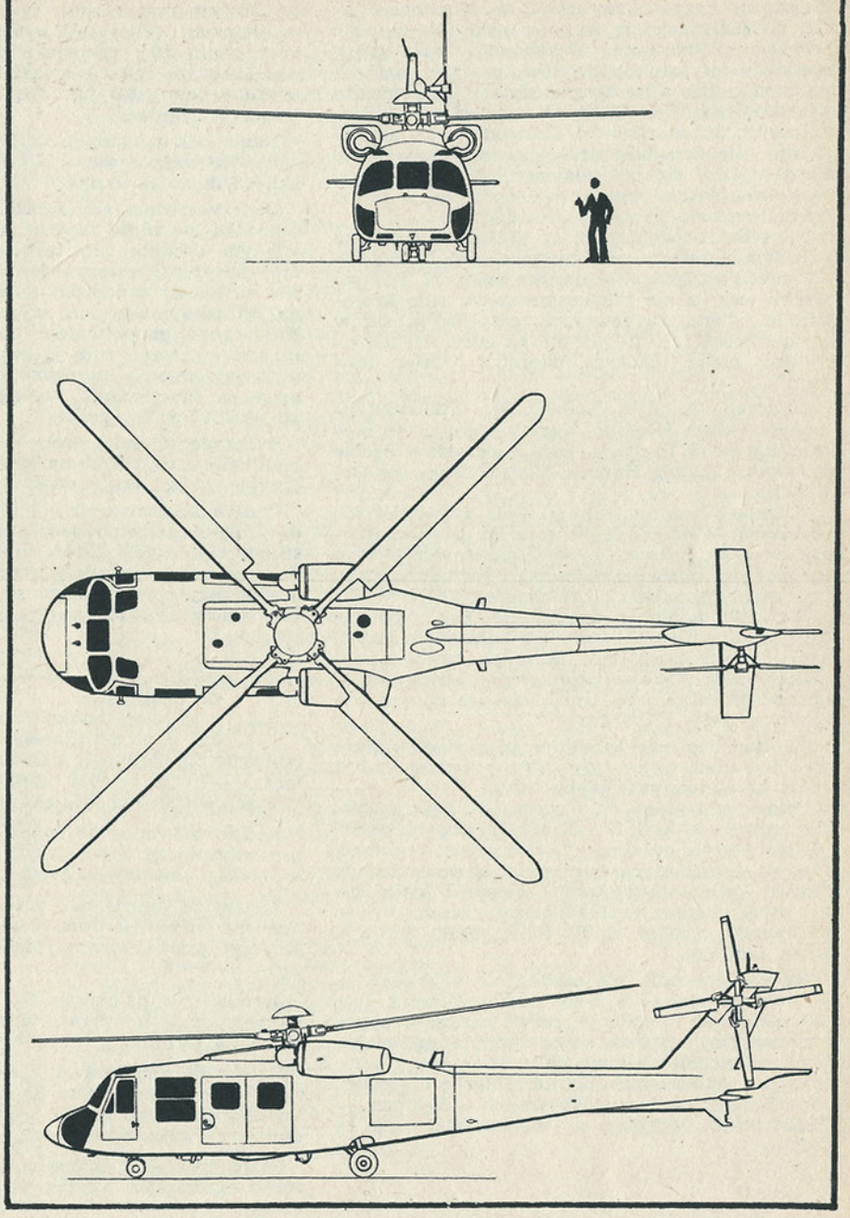
JULIUSZ PĘGIEL

Kiedy LOT i Telewizja Dziewcząt i Chłopców ogłosiły konkurs na rysunki do kalendarza, wśród tysiąca prac znalazłem pozycję, która zdziwiła i usatysfakcjonowała mnie jednocześnie. Autor Zbigniew Czajka napisał w liście tak: „Mój rysunek to propozycja dla naszej placówki w Tokio — przedstawia ona polski samolot po 50 latach od chwili, kiedy to polski pilot Bolesław Orliński wylądował w Japonii". Cieszy fakt, że młodzi o tym wiedzą i pamiętają!



KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

ŚMIGŁOWIEC BOEING VERTOL 189



W rozpisanym w USA konkursie na wielozadaniowy śmigłowiec transportu taktycznego (UTTAS) wzięły udział dwie firmy: Sikorsky (śmigłowiec YUH-60 A) i Boeing-Vertol (śmigłowiecYUH-61 A). Ta ostatnia firma oprócz dwóch prototypów konkursowych wybudowała jeszcze dwa następne. Czwarty prototyp pod fabrycznym oznaczeniem 189 został wykonany w wersji cywilnej. Wytwórnia bowiem postanowiła zdyskontować swój wysiłek włożony w opracowanie wersji wojskowej, aby wejść na rynek cywilny przy znacznie niższych kosztach uruchomienia produkcji.

Boeing-Vertol 189 jest śmigłowcem bardzo nowoczesnym o bardzo dobrych osiągach, dużej żywotności i niezawodności, a nowoczesna technologia zastosowana w jego budowie znacznie obniżyła koszty wytwarzania, co w dodatni sposób wpłynęło na ekonomikę eksploatacji. Śmigłowiec nie znajduje się jeszcze w produkcji seryjnej, ale zapewne znajdzie wielu chętnych nabywców.

Boeing-Vertol 189 jest 14—20-miejscowym, dwusilnikowym śmigłowcem o klasycznym, jednowirnikowym układzie, z tylnym wirnikiem sterującym i równoważącym moment reakcyjny wirnika nośnego. Czterołopatowy wirnik nośny ma bezprzegubowe zawieszenie łopat, co w sposób radykalny obniżyło liczbę części. Łopaty prostokątne wykonane są z tworzyw sztucznych (tzw. kompozytów) i odznaczają się dużą żywotnością. Łopaty dają się składać do hangarowania. Wirnik osadzony jest na bardzo krótkim wale tuż nad kadłubem. Wirnik tylny osadzony po lewej stronie statecznika pionowego ma konstrukcję identyczną jak wirnik główny.

Kadłub poszerzony w części przedniej, kabinowej, ma konstrukcję półskorupową z duralu. Kabina załogi dwumiejscowa, z osobnymi drzwiami po obu stronach. Jest bardzo bogato przeszklona (dobra widoczność). Kabina główna mieści zależnie od wersji 14—20 miejsc, przy czym przednie rzędy foteli odwrócone są oparciami do przodu. Przewidziano również wersję dyspozycyjną 6-miejscową (trzy dwuosobowe kanapy), wyposażoną w toaletę i bufet. Oczywiście możliwa jest również wersja transportowo-frachtowa. Załadunek ułatwiają szerokie, odsuwane drzwi po obu stronach kadłuba. Pod kadłubem może być podwieszony ładunek zewnętrzny 4 500 kg. Usterzenie składa się z skośnego statecznika pionowego (jednocześnie wspornika wirnika tylngo) i przestawialnego statecznika poziomego, który w zawisie może wychylać się całkowicie w dół, dla zmniejszenia oporu.

Podwozie trójpodporowe ze zdwojonym kołem przednim, niechowane, bardzo niskie, co ułatwia za- i wyładunek. Napęd stanowią dwa silniki turbinowe General Electric T-700 GE700 o mocy 1 120 kW (1 500 KM) każdy, zabudowane w osobnych gondolach po bokach górnej części kadłuba. Zbiorniki paliwa w kadłubie.

(J. S.)

DANE TECHNICZNE

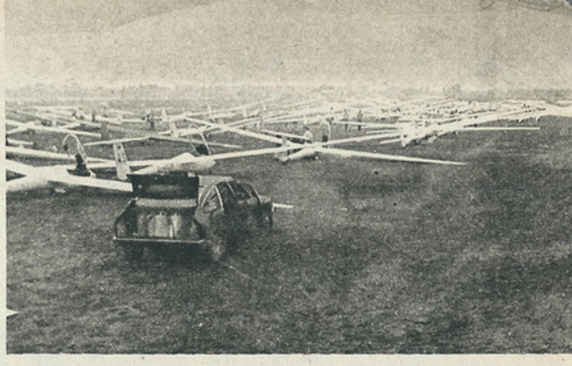
Wymiary: Srednica wirnika głównego — 14,93 m, średnica wirnika tylnego — 3,44 m, długość całkowita (max.) — 18,13 m, długość kadłuba — 16,00 m, wysokość (max.) — 4,63 m, szerokość (łopaty złożone) — 2,86 m, odległość końców łopat od ziemi — 2,44 m, wymiary kabiny 3,9 × 2,2 × 1,4 m, pojemność kabiny — 11,7 m³.

Masy: Masa własna — 4 260 kg, ładunek użyteczny — 2 760 kg, paliwo (max.) — 1 460 kg, masa całkowita (max.) — 8 480 kg, obciążenie mocy — 3,8 kg/kW (2,8 kg/KM).

Osiągi: Prędkość przelotowa max. — 290 km/h, prędkość ekonomiczna — 216 km/h, pułap statyczny bez wpływu ziemi — 1 720 m, zasięg (H = 0 m, bez rezerw) — 876 km, zasięg (H 1 500 m, bez rezerw) — 964 km, czas trwania lotu (H = 0) — 4 h 40 min.

Dinslaken '77

BOHDAN JANCELEWICZ
Korespondencja z RFN



Na starcie tradycyjnych, międzynarodowych zawodów szybowcowych w Dinslaken.

Zdjęcie: J. DANKOWSKI

Tradycyjnym już elementem wymiany ekip szybowcowych pomiędzy Aeroklubami PRL i RFN stał się udział polskich szybowników w międzynarodowych zawodach szybowcowych, organizowanych corocznie w Dinslaken. W tegorocznej imprezie wzięli udział piloci JAN MADEJCZYK i STANISŁAW ZIENTEK w klasie standard i MAREK WŁODARCZYK — zaproszony indywidualnie — w klasie klubowej. Oficjalną ekipę uzupełniali ZDZISŁAW LEWANDOWSKI z Aeroklubu Kujawskiego, jako mechanik, kierowca i pomocnik pilota oraz AUTOR tej relacji, również jako pomocnik pilota i kierowca, a przy okazji kierownik ekipy.

Zaczęło się wszystko niezbyt dobrze — może dlatego, że było to 13 czerwca. Do Dinslaken dotarliśmy z około pięciogodzinnym opóźnieniem. Na szczęście, wkrótce po telefonie na lotnisko Schwarze Heide, przyjechali po nas na dworzec kierownik sportowy zawodów Walter Schewe z córką Ingrid i Markiem Włodarczykiem, który przybył tu parę dni wcześniej. Zakwaterowanie w gospodzie Schurmna „Zum Grünewald" i wszystkie sprawy bytowo-organizacyjne zostały załatwione w parę godzin. Następny dzień, który miał też być drugim kolejnym dniem oficjalnego treningu, wykazał, że organizatorzy zawodów są do nich w każdej dziedzinie dobrze przygotowani poza... pogodą, której figle w bieżącym roku stały się wszędzie pierwszym tematem. Na miejscu otrzymaliśmy dwa szybowce klasy standard: ASW-19 dla S. Zientka i DG-100 dla J. Madejczyka. Markowi Włodarczykowi przydzielono Ka-6. Uzupełnienie sprzętu ekipy oficjalnej stanowiły dwa samochody i wózki transportowe dla szybowców oraz przyczepa kempingowa z wyposażeniem turystycznym i pomocniczym (radio, lornetka, mapy drogowe itp.). Szybowiec DG-100 z samochodem VW-1600 i wózkiem oraz przyczepa stanowiły własność Rudolfa Weina, przyszłego zwycięzcy tegorocznych zawodów im. Szczepana Grzeszczyka w Lisich Kątach.

Kolejne dni przeznaczone na trening mijają w oczekiwaniu na pogodę. Zachmurzenie całkowite, podstawy niskie, opady o zmiennym natężeniu. Madejczyk i Zientek lecą samolotem z Rudolfem Weinem na sąsiednie lotnisko, co umożliwia im choć fragmentaryczne rzucenie okiem na część rejonu przyszłych konkurencji. Wykonują też po parę nadlotniskowych, zapoznawczych lotów na swoich szybowcach. O jakichkolwiek przelotach treningowych nie ma co marzyć. Chętnie korzystamy więc z propozycji odbycia paru wycieczek samochodami. Wrażenia turystyczne są korzystne, lotnicze zaś znacznie mniej. Bezpośrednie sąsiedztwo wielkich obszarów przemysłowych, bo to przecież Zagłębie Ruhry, ogranicza do minimum tereny nadające się do ewentualnych lądowań.

Niepostrzeżenie i bez zmian pogodowych przechodzimy z okresu treningu w okres zawodów. W dniu 22 czerwca, rozbudowujący się w kierunku wschodnim słaby wyż znad Wielkiej Brytanii pobudza wyobraźnię pilotów z Polski, Szwajcarii, RFN i Berlina Zachodniego (klasa standard — 29, otwarta — 6, klubowa — 11). Pierwsza decyzja organizatorów mówi o przelocie po trójkącie 180 km (Dinslaken — Stadtlohn — Telgte — Dinslaken). Jednakże w miarę rozwoju sytuacji meteorologicznej pozostaje skromny docel — powrót do Telgte. Madejczyk z Zientkiem, po dłuższym oczekiwaniu na zapowiadaną poprawę warunków, odchodzą o 14.00. Próbują lecieć parą, mimo że właściwości szybowców nie bardzo na to pozwalają. Na trasie bywa więc różnie. Pogoda pogarsza się. Zaczynają napływać meldunki o lądowaniach. Jeden po drugim wyjeżdżają samochody z wózkami. Transport samolotami, choćby tylko z lotnisk, nie wchodzi w rachubę — koszt zbyt wysoki. Najlepsze wyniki dnia osiągają w klasie standard trzej piloci, którzy osiągnęli lotnisko w punkcie zwrotnym Telgte. Wśród nich jest Madejczyk. Konkurencja nie rozegrana.

Dzień 23 czerwca przynosi niewielką poprawę pogody. Są nawet pojedyncze Cu, ale podstawa niska, wiatr silny, zachodni. Na trasie konkurencji, którą jest dwukrotny oblot trójkąta 139 km (Dinslaken — Hamm — Borkenberge — Dinslaken), a która w znacznym stopniu przebiega nad terenami przemysłowymi, większe szanse mają piloci o doświadczeniu zawodniczym i nerwowym w lotach z wykorzystaniem termiki pochodzenia przemysłowego. Około 12.30 Madejczyk i Zientek odchodzą na trasę. Pierwszy oblot zajmuje im dwie i pół godziny, drugi w słabnących jeszcze warunkach — blisko trzy. Z 29 pilotów klasy standard, tylko 11 kończy konkrencję na mecie. Zientek jest 7, Madejczyk — 8 ze stratą do zwycięcy Wernera Sorgenfrei z Berlina Zachodniego 9 proc. punktów. W klasie otwartej nikt do mety nie doleciał, a w klasie klubowej, rozgrywającej w tym dniu trójkąt 180 km, Marek Włodarczyk jest drugi za swoim najgroźniejszym rywalem Eckardem Stoi z RFN — ukończyło dwóch.

Słabowyżowa pogoda utrzymuje się w dniu 24 czerwca. Przywołane na pomoc zdjęcia z satelity znów oddziaływują twórczo na wyobraźnię. Zaczynamy dzień — godz. 9.00 — od decyzji o podwójnym trójkącie 150 km. O 11.50 zostaje już jeden oblot, o 13.00 — tylko docel—powrót do Minster, a o 14.00 — odwołanie konkurencji. Skąd my to znamy? Wieczorem w rodzinnym nastroju obchodzimy imieniny Jana. Z życzeniami dla Jana Madejczyka przyjeżdżają Walter i Ingrid Schewe.

Kolejne dwa dni zmuszają pilotów do pozostania na ziemi, co pozwala nam ponownie skorzystać z turystycznych propozycji gospodarzy.

W niepewnej pogodzie 27 czerwca organizatorzy ogłaszają trójkąt 303 km (Dinslaken — Oerlinghausen — Reine Eschendorf — Dinslaken). Warunki nad lotniskiem są tak trudne, że wielu pilotów nie może utrzymać się w powietrzu. Po godzinie walki ląduje Zientek. Madejczyk ma jakieś zerko na 600 m — czeka. Zientek startuje ponownie i około 13.00 odchodzą na trasę. Wiadomo, że będzie konkurencja odległościowa. Czołówka, której ton nadają piloci z Berlina Zachodniego, ląduje w połowie drugiego boku. Wśród nich są nasi reprezentanci. Meldunki o lądowaniu są precyzyjne. Wyjeżdżamy. Lewandowski po Zientka, ja po Madejczyka. Licznik mojego samochodu po powrocie na lotnisko pokazuje, jak na ironię, 303 przejechane kilometry (czas prawie szybowcowy, ok. 5 godzin).

Po mało aktywnym froncie, w dniu 28 czerwca utrzymuje się altostratus, dołem 2—3/8 Cu o podstawie 500 (jak twierdzili piloci „w porywach do 550 m). Decyzja o konkurencji w postaci 212 km przelotu docelowo-powrotnego po trasie łamanej (Dinslaken — Kamen — Meschede — Kamen — Dinslaken) przyjmuje się z tzw. mieszanymi uczuciami. O tym, że znawu zanosi się na konkurencję tylko odległościową, nikt nie chce głośno powiedzieć. Ale może? Z chwilą otwarcia startu lotnego, stada szybowców rzucają się na taśmę. Komisja sędziowska ma kłopoty. Nasi odchodzą w 10 minut po otwarciu startu. Ze względu na małą wysokość lotu, łączność radiowa z nimi szybko ustaje. Przez Marka Włodarczyka, który walczy gdzieś w pobliżu lotniska, dowiadujemy się, że ok. 14.00 Zientek i Madejczyk osiągają punkt zwrotny. Oznacza to 106 km z wiatrem w 2 godz. 10 min. A powrót? Meldunki o lądowaniach zaczynają napływać coraz częściej. Marek Włodarczyk ląduje w terenie, daleko na północ od trasy. Tymczasem na lotnisku poruszenie. W niewielkich odstępach czasu meldują się na mecie cztery standardy. Znowu długie minuty, kwadranse oczekiwania. Już tylko od naszych pilotów nie ma wiadomości o lądowaniu. Niepokój. Szykujemy samochody i wózki. Minęła piąta godzina ich lotu po trasie. Nagle radio ożyło:

— Bohdan! Tu Staszek. Mamy wysokość 12, do domu 30, podaj warunki na lotnisku!

Brzmi to pięknie. W kilkanaście minut po tym:

— Bohdan! Tu Jasio. Jeśli mnie widzisz, podaj czy idę dobrym kursem na taśmę, bo widzialność pozioma bardzo zła.

Gorączkowe poszukiwania przez lornetkę białego pasemka szybowca wśród zanieczyszczeń przemysłowych. Jest. Kurs dobry. Pięknie wyglądają dwie smukłe sylwetki na mecie i dwie uśmiechnięte, ale potwornie zmęczone twarze. 212 km aż w 6 godzin.

Serdeczne gratulacje od Waltera Schewe i innych sympatyków, którzy potrafią ocenić ten sukces sportowy. Zientek pokazuje barogramkę.

— Te pół godziny na wysokości poniżej 150 m nad lotnisko to żagiel nad hałdą węgla. Miałem trochę kłopotów z wykorzystaniem wznoszenia, bo na hałdzie pracowała jakaś piekielna maszyna i musiałem uważać, żeby o nią nie zaczepić!..

Po tej konkurencji Zientek jest trzeci, Madejczyk — czwarty.

Nazajutrz o 9.00 odprawa w strugach deszczu. Dzień nielotny, ale meteorolog zapowiada na 30 czerwca rewelacyjne warunki. Poranek wygląda rzeczywiście zachęcająco. Dyżurny meteorolog zapowiada 3-5/8 Cu o podstawach do 1 800 m i dobre wznoszenia. Wiatr 280°, 20—30 km/h. O 10.00 zarządzono start ziemny do przelotu po trasie Dinslaken — Kamen — Marburg — Paderborn — Dinslaken, długości 393 km. Na niebie jednak brak potwierdzenia prognozy. Nasuwają się ławice chmur warstwowych. Wznoszenia zanikają. W niespełna półtorej godziny po starcie, wszystkie szybowce są na ziemi. Nie chciałbym być w skórze meteorologa. Po kolejnych odkładaniach startu i zmianach decyzji, o 13.00 start do konkurencji po trasie z dnia wczorajszego (212 km). Nawet organizatorzy chyba nie wierzą w jej realność. Taka też jest rzeczywistość. Niewielu pilotów osiąga punkt zwrotny, a tylko trzem udaje się przelecieć nieco dalej. Zientek dociąga do punktu zwrotnego. Madejczykowi brakuje paru kilometrów. Sprawność transportu naziemnego wzrasta: 290 kilometrów pokonujemy w 4 godziny, ale w tym 200 km autostradą.

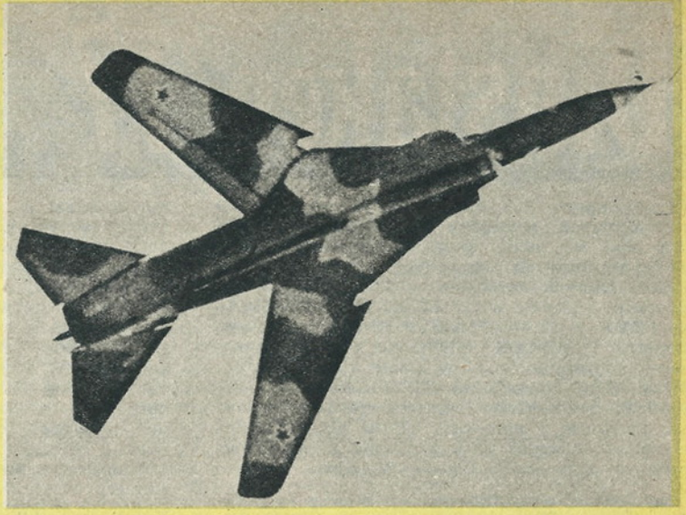
Wieczorem wywieszono wyniki, które okazują się ostatecznymi. W klasie standard wygrywa Liepold, drugi jest Sorgenfrei (obaj z Berlina Zachodniego). **Zientek** spada na **czwarte miejsce, Madejczyk** — na **piąte.** Miłą niespodziankę sprawia **Marek Włodarczyk. Wygrywa konkurencję i zawody w klasie klubowej,** wyprzedzając faworyta gospodarzy, E. Stoi. W klasie otwartej wygrali gospodarze.

Próby przedłużenia zawodów nie udają się — leje. 2 lipca po miłej, czasami dowcipnej uroczystości zakończeniowej, żegnamy się z organizatorami, dziękując im za gościnność, wiele życzliwości i pomocy z jakimi spotkaliśmy się szczególne od Waltera Schewe i jego córki Ingrid. Odwożą nas na dworzec do Duisburga. Po drobnych tarapatach na stacji przesiadkowej w Hamm, rozgoszczeni w sypialnym wagonie radzieckim relacji Paryż Leningrad, jadącym przez Warszawę, sumujemy i oceniamy wyniki. Piloci są zadowoleni, chyba słusznie, ze zdobytych nowych doświadczeń w lotach w bardzo trudnych warunkach meteorologicznych i terenowych. Uważam, że pokazali dobre latanie i wzorową postawę sportową. Czy warto więc kontynuować tę współpracę. Natürlich!

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 9.IX.1977 r. F-89. Zam. 2132. INDEKS 37606.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł za 1 cm² ; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

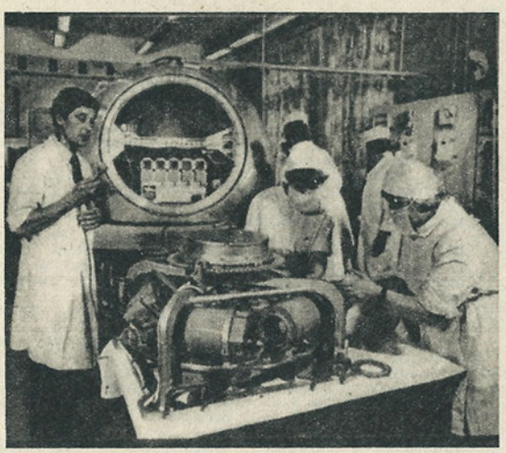
RAKIETĄ PO ŚWIECIE



ECHA DNIA LOTNICTWA ZSRR

Z okazji radzieckiego Dnia Lotnictwa obchodzonego jak co roku bardzo uroczyście, prasa ZSRR zamieściła szereg artykułów i zdjęć poświęconych lotnikom wojskowym i cywilnym, historii lotnictwa oraz bieżącej pracy. Między innymi opublikowano zdjęcia nowych samolotów i śmigłowców bojowych. Obok — nowy śmigłowiec specjalnie przystosowany do celów wojskowych z pełnym uzbrojeniem rakietowym i samolot o zmiennej geometrii skrzydeł w oryginalnym kamuflażu.

Zdjęcia: „Ogoniok" i „Krylia Rodiny"



SATELITA „KOSMOS-936"

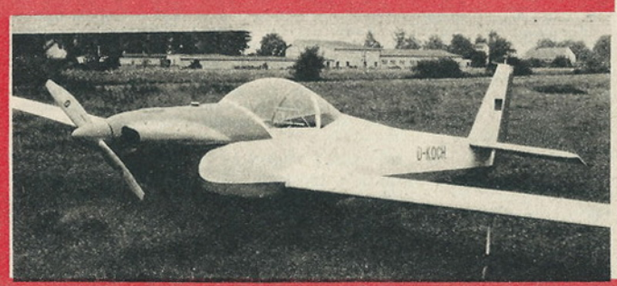
22 sierpnia wrócił na Ziemię biosatelita radziecki, na którego pokładzie prowadzone były badania naukowe przez uczonych z krajów socjalistycznych, a także Francji i USA. Na zdjęciu, na pierwszym planie przygotowanie wirówki dla białych szczurów. Na drugim planie widoczna kabina w której prowadzono doświadczenia.

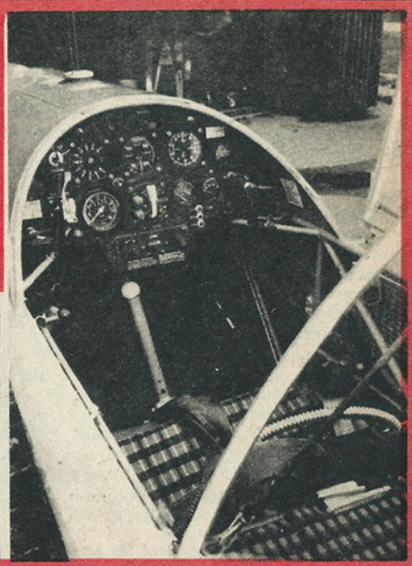
Zdjęcie: TASS

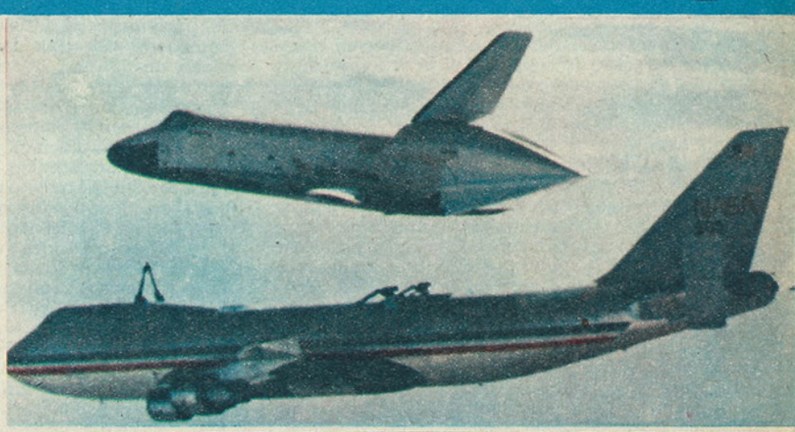
MOTOSZYBOWIEC SF-33

Wśród nowych konstrukcji motoszybowców uwagę zwraca jednomiejscowy SF-33 wytwórni Scheibe (RFN). Płatowiec wyposażony jest w silnik motocyklowy BMW o pojemności 900 cm^3, którego moc 60 KM obniżono do 35 KM (przy 3 500 obr/min.). Masa całkowita motoszybowca 410 kg, prędkość przelotowa 150 km/h z wyłączonym silnikiem, prędkość opadania wynosi 0,85 do 1 m/s. Silnik zużywa średnio 6 l/h, co umożliwia lot na odległość 140 km. Na zdjęciach: motoszybowiec i wnętrze kabiny.

Zdjęcia: Scheibe GmbH

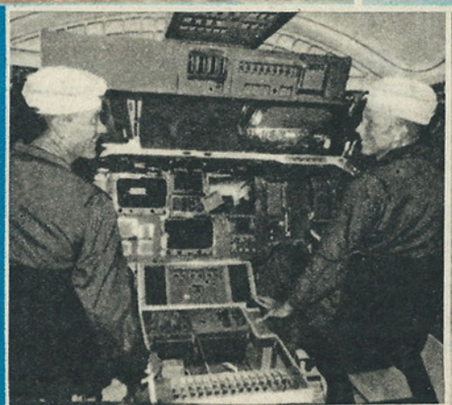
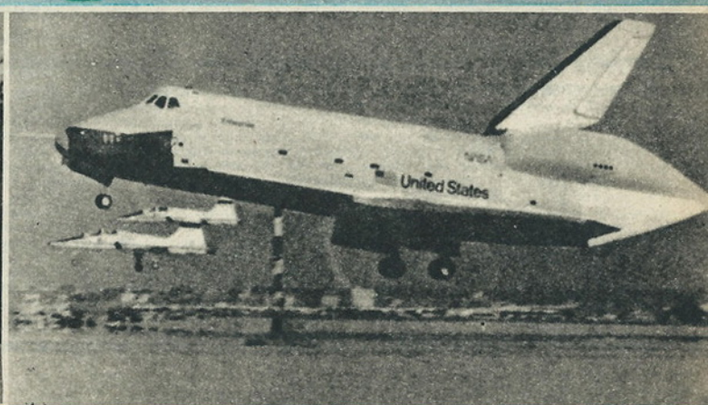






PIERWSZY SAMODZIELNY LOT

12 sierpnia transportowiec kosmiczny „Space Shuttle" wykonał pierwszy samodzielny lot ślizgowy po odłączeniu się od samolotu Boeing-747. Transportowiec pilotowali Fred Haise (w kabinie z lewej) i Gordon Fullerton.

Na zdjęciach przedstawiamy poszczególne fazy lotu. Zespół wychodzi na zadaną wysokość, następnie odłącza się transportowiec i po 5 min 23 s lotu 68-tonowa maszyna ląduje bezpiecznie w asyście trójki odrzutowych T-38. Pierwszy lot kosmiczny przewidziano w marcu 1979 roku.

Zdjęcia: Rockwel Int.